

200/0918



Tielaitos



Parikkala

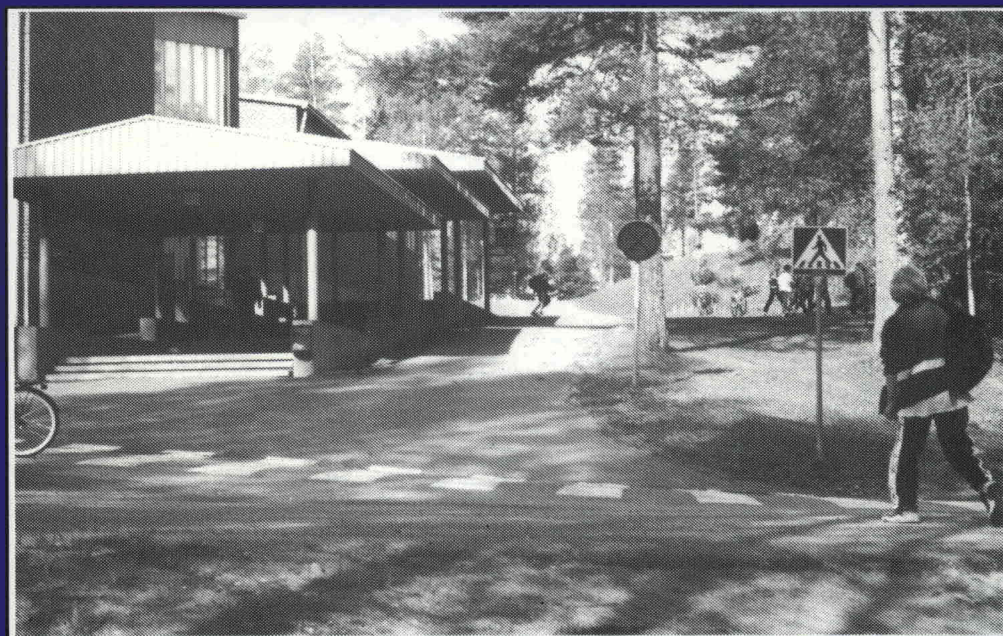
1999

Kaakkois-Suomen
tiepiiri

Parikkalan
kunta

PARIKKALAN

LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA



08 TIEL/KAS

PARIKKALAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA



TIEHALLINTO

Kirjasto

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRI

PARIKKALAN KUNTA



INSINÖÖRITOIMISTO OY VÄYLÄ

SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO	1
2.	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILANNE	2
2.1	Liikenneolosuhteet	2
2.2	Liikenneonnettomuudet	6
2.3	Kyselyt	12
2.4	Maastotarkastelut	14
2.5	Yhteenveto liikenneturvallisuuden nykytilanteesta	14
2.6	Tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen	22
3.	AIKAISEMMIN LAADITUN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TOTEUTUMINEN	23
3.1	Tiestön liikenneturvallisuuden parantamissuunnitelma	23
3.2	Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma	24
4.	PARIKKALAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TAVOITTEET	27
5.	LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN LAADINNAN AIKANA TOTEUTETUT TOIMENPITEET	28
6.	MERKITTÄVIMMÄT LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMIS- TOIMENPITEET	30
6.1	Taajaman kaavatiestön liikenteenohjauksen parantaminen .	30
6.2	Kirjolankatu ja Kirjolan koulun liikennejärjestelyt	30
6.3	Opintien autoliikenteen nopeuksien rajoittaminen ja koululaisliikenteen turvallisuuden parantaminen Kangaskylän koulun kohdalla	34
6.4	Kuutostien (vt 6) turvallisuuden parantaminen	34
6.5	Savonlinnantien (vt 14) turvallisuuden parantaminen	38
6.6	Kolmikannantien (mt 4012) parantaminen	38
6.7	Alempi soratieverkko	38
6.8	Rautateiden tasoristeysten liikenneturvallisuuden parantaminen	38
6.9	Liittymien näkemäalueiden kunnossapidon tehostaminen .	39
7.	KOULUTUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSTYÖN TOTEUTTAMINEN, KEHITTÄMINEN JA LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN PAINOPISTE- ALUEET	41
7.1	Koulutus-, valistus- ja tiedotustyön toteuttaminen	41
7.2	Koulutus-, valistus- ja tiedotustyön kehittäminen	41
7.3	Painopistealueet lähitulevaisuuden KVT-työssä	42

8.	MUUT LIIKENNETURVALLISUUTEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT	45
8.1	Maankäyttö	45
8.2	Rakennusluvut	45
8.3	Liikenneturvallisuuskäytökohtien huomioonottaminen asunnon tai liikekiinteistön ostoa tai rakentamista suunniteltaessa . .	46
8.4	Liikennealueiden kunnossapito	46
8.5	Liikenteen valvonta	46
8.6	Puutavaran välivarastointi ja lastaus teillä	47
8.7	Hirvionnettomuudet ja niiden vähentämismahdollisuudet . .	47
9.	TOIMENPIDEOHJELMA	48
9.1	Tieympäristön liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpideohjelma	48
9.2	Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma	64
10.	SUUNNITELMAN LIIKENNETURVALLISUUSTOIMIEN VAIKUTUKSET . .	71
10.1	Tieympäristön parantamistoimenpiteiden vaikutukset	71
10.2	Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman vaikutukset . .	72
11.	JATKOTOIMENPITEET	72
11.1	Suunnitelman käsittely	72
11.2	Suunnitelman toteutus ja sen jatkuva seuranta	73
11.3	Jatkotoimet	74

1. JOHDANTO

Parikkalan kunnan ja Kaakkois-Suomen tiepiirin välisenä yhteistyönä on laadittu Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma. Suunnitelma käsittää sekä tieympäristön parantamissuunnitelman että koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman. Parikkalaan laadittiin ensimmäinen tieympäristön parantamissuunnitelma vuonna 1986. Suunnitelma on toteutunut hyvin. Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma valmistui vuonna 1987. Eri hallintokunnissa on tehty liikenneturvallisuustyötä vaihtelevasti.

Nyt laaditulla liikenneturvallisuussuunnitelmalla, joka käsittää sekä liikenneympäristön että tienkäyttäjien liikennekäyttäytymisen parantamisen, pyritään vähentämään liikenneonnettomuuksia ja aikaansaamaan liikenneolosuhteet, joissa myös lapset ja ikääntyneet voivat liikkua turvallisesti. Suunnitelma on työväline Kaakkois-Suomen tiepiirille, Parikkalan kunnalle, Ratahallintokeskukselle, yksityistiekunnille ja muille yksityisille tahoille.

Suunnitelmalle asetettiin selkeä tavoite esille tulleisiin liikenneonnettomuusongelmiin ja valtakunnallisiin liikenneturvallisuustyön tavoitteisiin perustuen.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen aikana järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuus kuntalaisille ja tiedotusvälineille. Suunnitelman käynnistymisestä ja etenemisestä on tiedotettu suunnitelmallisesti paikallis- ja maakuntalehdissä. Suunnitelma käsiteltiin sekä teknisessä lautakunnassa että kunnanhallituksessa. Kunnanhallitus hyväksyi suunnitelman. Teknisen lautakunnan esitykset ja kunnanhallituksen päätös näkyvät kohdassa 11.1.

Työtä ohjaavaan työryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- kunnaninsinööri	Pentti Jäppinen pj.
- perhepäivähoidonohjaaja	Satu Repo
- terveydenhoitaja	Marja-Leena Rauma
- terveydenhoitaja	Marjo Anttonen
- liikunnanohjaaja	Hannu Siitonen
- koulun johtaja	Keijo Kosonen
- autokoulun johtaja	Leo Jaakkola
- liikenneturvallisuusinsinööri	Maire Karhu
- liikenneturvallisuusrkm.	Ossi Lavonen
- tienpidon tarkastaja	Olavi Kurki
- tiemestari	Sakari Häyhä
- ylikonstaapeli	Pertti Rätty
- aluekouluttaja	Anna-Maija Hinkkanen

Molempien liikenneturvallisuussuunnitelmien ja tieympäristön parantamissuunnitelman loppuraportit on laatinut Insinööritoimisto Oy Väylä, jossa työstä on vastannut liikenneinsinööri Matti Karttunen. Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman on laatinut Parikkalan kunnan liikenneturvallisuusryhmä Liikenneturvan Kouvolan aluetoimiston ohjaamana.

2. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILANNE

2.1 Liikenneolosuhteet

2.1.1 Väestö

Parikkalan kunnan asukasluku vuoden 1998 alussa oli 4790 henkilöä. Asukasmäärä on edellisen suunnitelman ajoilta vähentynyt 812 henkilöllä. Keskustaajamassa ja Särkisalmella sekä niiden välisellä alueella asuu noin 3000 henkilöä. Parikkalassa on tällä hetkellä 1516 työpaikkaa. Työpaikkaomavaraisuus on 95 %.

2.1.2 Koulut

Ala-asteen kouluja on kuusi, joista oppilasmäärältään suurin on Kangaskylän koulu keskustaajamassa. Muut ala-asteen koulut ovat Jalaslammin koulu, Särkisalmen koulu, Kinnarniemen koulu, Kaukolan koulu ja Koitsanlahden koulu.

Yläaste ja lukio ovat keskustaajamassa Kirjolankadulla.

2.1.3 Maankäyttö

Maankäyttö on kehittynyt edellisen suunnitelman jälkeen Satumäki-Siromäki alueella, Moskunniemessä ja Särkisalmella.

2.1.4 Tiestö

Parikkalan kunnassa on yleisiä teitä 156 km. Edellisen suunnitelman jälkeen Kaukolantie on muuttunut yksityistiestä paikallistieksi (pt 14941).

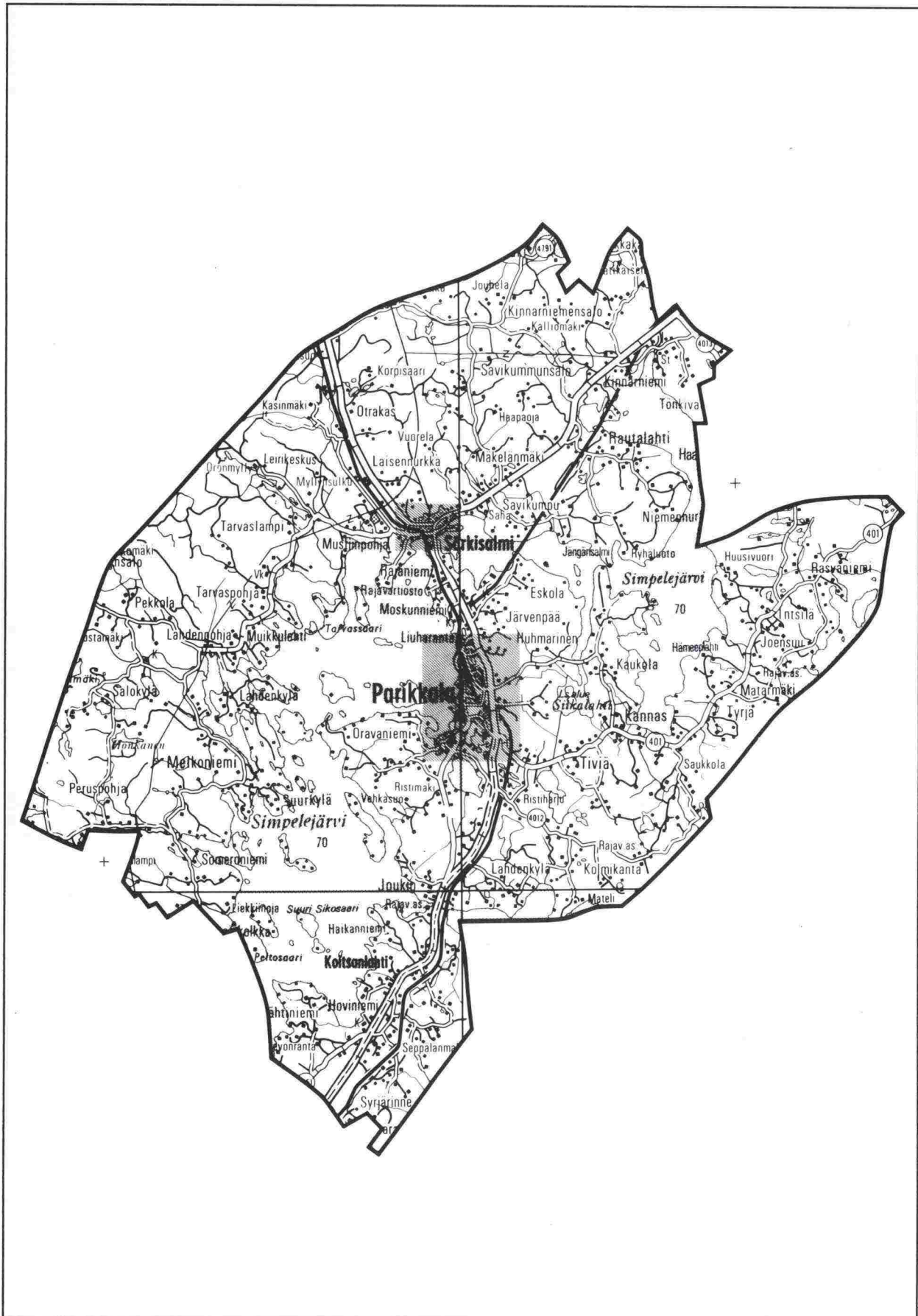
Rakennuskaavatiestöä on 25 km. Kevyen liikenteen väylien määrä on lisääntynyt 6 km yleisten teiden varsilla ja 3 km rakennuskaavatiestössä.

Haja-asutusalueen tieverkko näkyy kuvasta 2.1.4-1.

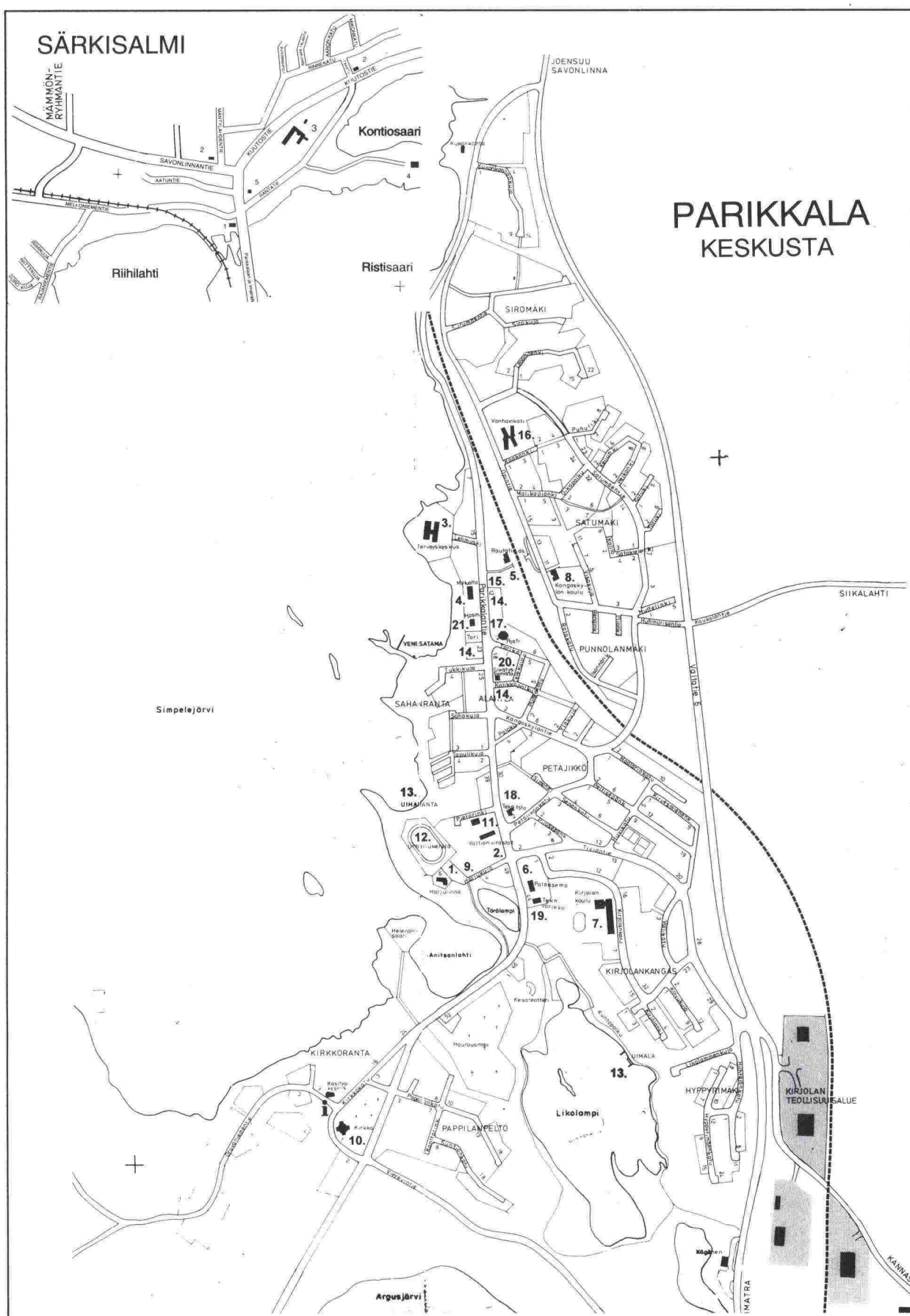
Keskustaajama ja Särkisalmi näkyy osoitekarttana kuvasta 2.1.4-2.

2.1.5 Liikenne

Kuutostien liikenne on kasvanut voimakkaimmin haja-asutusalueen teistä. Tehtaanmäen ja Särkisalmen välisellä vilkkaimmin liikennöidyllä tieosuudella liikenne on lisääntynyt 3787:stä ajon./vrk 4974:ään ajon./vrk. Parikkalantien liikenne on kasvanut 3284:stä ajon./vrk 4392:een ajon./vrk. Savonlinnantien liikennemäärä on pysynyt n. 1500:ssa ajon./vrk.



KUVA 2.1.4-1
Haja-asutusalueen tieverkko



KUVA 2.1.4-2
Keskustaajaman ja Särkisalmen osoitekartta

2.1.6 Autoliikenteen nopeudet

Tienkäyttäjäkyselyissä tuli esille autoliikenteen korkeat nopeudet niin haja-asutusalueella kuin taajamassakin. Nopeuksia mitattiin tiepiirin tutkalla. Nopeudet pysyvät turvallisella tasolla 40 km/h nopeustasolle parannetulla Parikkalantiellä.

Ristimäentiellä Ristimäen asutuksen kohdalla keskinopeudet olivat 61 km/h molempiin suuntiin. Nopeuksien hajonta oli suuri, 40:stä km/h 86:een km/h. Puolet autoilijoista ajoi ylinopeutta.

Kaukolantiellä mitattiin nopeuksia Kaukolan ja Kuutostien puolivälin kohdalta. Kuutostielle päin ajavilla keskinopeus oli 65 km/h. Siikalahden suuntaan ajettiin selvästi kovempaa. Keskinopeus oli 70 km/h ja korkeimmat mitatut nopeudet 88 km/h.

Keskustaajamasta mitattiin nopeuksia vain Kirkkotieltä kirkon kohdalta. Keskinopeus Ristimäen suuntaan oli 47 km/h. Nopeuksien hajonta oli suuri ja ylinopeutta ajavia oli 50 %. Korkein mitattu nopeus oli 74 km/h.

Kuutostieltä mitattiin nopeuksia Moskuuntien liittymän kohdalta. Keskinopeus Särkisalmen suuntaan oli 82 km/h. Nopeuksien hajonta oli pieni. Keskustan suuntaan keskinopeus oli 84 km/h. Ylinopeutta ajavien määrä keskustan suuntaan oli 65 % ja Särkisalmen suuntaan 62 %.

2.2 Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuusselvitys tehtiin vuosina 1993-1997 poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista. Lisäksi liikenneonnettomuuskehitystä tarkasteltiin vuosien 1980-1997 poliisin tilastoimien liikenneonnettomuuksien perusteella. Tältä ajalta Parikkalan liikenneonnettomuuksista on saatavissa vertailukelpoinen tilasto.

Viimeisen 18 vuoden aikana Parikkalassa tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien keskiarvo on 47 onnettomuutta/vuosi. Huonoin viisivuotiskausi oli vuosina 1985-1989, jolloin vuodessa tapahtui keskimäärin 63 liikenneonnettomuutta. Paras viisivuotiskausi oli tämän suunnitelman onnettomuusanalyysijakso. Vuosina 1993-1997 tapahtui keskimäärin 35 onnettomuutta/vuosi.

Henkilövahinko-onnettomuuksien osuus on laskenut melko tasaisesti pitkällä aikavälillä. Vuosien 1980-1984 onnettomuuksista 28%, vuosien 1985-1989 onnettomuuksista 22% ja vuosien 1993-1997 onnettomuuksista 17% oli henkilövahinko-onnettomuuksia. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lukumäärä vuosittain on vaihdellut nolasta neljään, mutta viisivuotiskausittain vaihtelu on ollut vähäistä (7-9 kuolemaan johtanutta onnettomuutta/5-vuotiskausi).

Vuosina 1993-1997 tapahtui 177 poliisin tilastoimaa liikenneonnettomuutta, joista 24 oli loukkaantumiseen ja seitsemän kuolemaan johtaneita. Tarkastelujaksolle sattui paras jakso 18 vuoteen. Vuonna 1994 tapahtui 30 liikenneonnettomuutta, joista seitsemän oli loukkaantumiseen johtanutta. Vaikka loukkaantumisiin ja aineellisiin vaurioihin johtaneiden onnettomuuksien määrä on aikaisempia vuosia selvästi pienempi, ei liikenteessä kuolleiden määrä ole vähentynyt. Jakson seitsemässä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa kuoli yhteensä yhdeksän henkilöä. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet keskittyivät valtateille. Kuvassa 2.2-1 näkyy liikenneonnettomuuskehitys vakavuusasteittain vuosina 1993-1997.

Onnettomuustyyppitarkastelussa on havaittavissa hirvionnettomuuksien voimakas lisääntyminen. Tarkastelujaksolla onnettomuuksista 27,6% oli hirvionnettomuuksia. Viisivuotiskaudesta 1985-1989 oli tapahtunut kasvua 9,6%, joka on huolestuttavan suuri.

Peräänajo-onnettomuuksien määrä on laskenut eniten. Kuvassa 2.2-2 näkyvät tarkastelujakson onnettomuustyyppijakauma.

Tarkastelujakson liikenneonnettomuudet kasautuivat aikaisempaa enemmän Kuutostielle. Keskustaajaman ja Särkisalmen liikenneonnettomuudet ovat selvästi vähentyneet.

Parikkalan keskustaajamassa tapahtui tarkastelujaksolla 26 poliisin tilastoimaa liikenneonnettomuutta, joista vain kolme johti loukkaantumiseen.

Eniten liikenneonnettomuudet ovat vähentyneet Parikkalantien 40 km/h nopeustasolle parannetulla tieosuudella. Vakavat kevyen liikenteen onnettomuudet ovat vähentyneet eniten.

Kuutostien liikenneonnettomuuksien määrä on hieman vähentynyt keskustaajaman kohdalla. Onnettomuudet ovat entistä enemmän keskittyneet Parikkalantien ja Tiviäntien liittymiin. Erityisesti Tiviäntien liittymän onnettomuuksien vakavuusaste on noussut selvästi (kaksi kuolemaan johtanutta ja yksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus).

Särkisalmen liikenneonnettomuudet keskittyvät Kuutostielle. Melkoniemmentien liittymissä tapahtui neljä aineellisiin vaurioihin johtanutta liikenneonnettomuutta. Särkisalmen liikenneonnettomuuksien määrä on selvästi vähentynyt valtatieliittymien ja kevyen liikenteen väyläjärjestelyjen jälkeen. Kuvassa 2.2-3 näkyvät Särkisalmen ja keskustaajaman liikenneonnettomuudet.

Haja-asutusalueen liikenneonnettomuudet keskittyvät valtateille. Kuutostiellä tapahtui tarkastelujaksolla 98 liikenneonnettomuutta (55% koko kunnan liikenneonnettomuuksista). Kuutostien onnettomuuksista 30% oli hirvionnettomuuksia. Muut onnettomuustyyppit jakautuivat melko tasaisesti. Tiviäntien ja Melkoniemmentien välisellä Kuutostien osuudella tapahtui useita vastaantulevan eteen vasemmalle kääntymisiä.

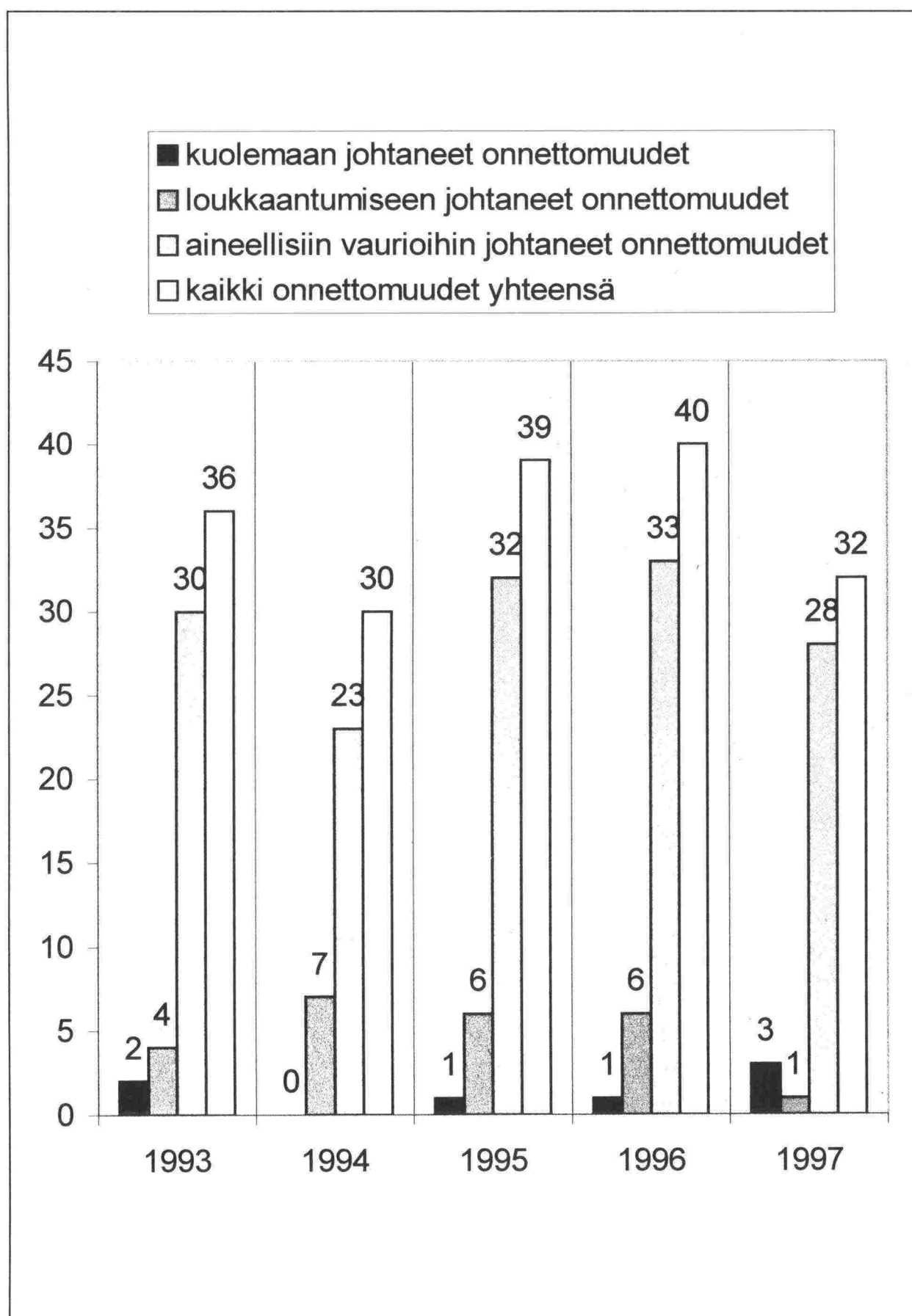
Savonlinnantieellä (vt 14) tapahtui 10 liikenneonnettomuutta, joista kuusi oli hirvionnettomuuksia.

Valtateiden tieosien onnettomuustiheydet vuosina 1985-1989 ja 1993-1997 olivat seuraavat:

Tie	Tieosa	1985-1989	1993-1997
Vt 6	319	0,37 onn/km	0,60 onn/km
"	320	0,77 "	0,42 "
"	321	0,79 "	0,54 "
"	322	1,17 "	0,78 "
"	323	1,49 "	1,06 "
"	324	0,83 "	0,70 "
"	325	0,35 "	0,27 "
Vt 14	25	0,61 "	0,27 "

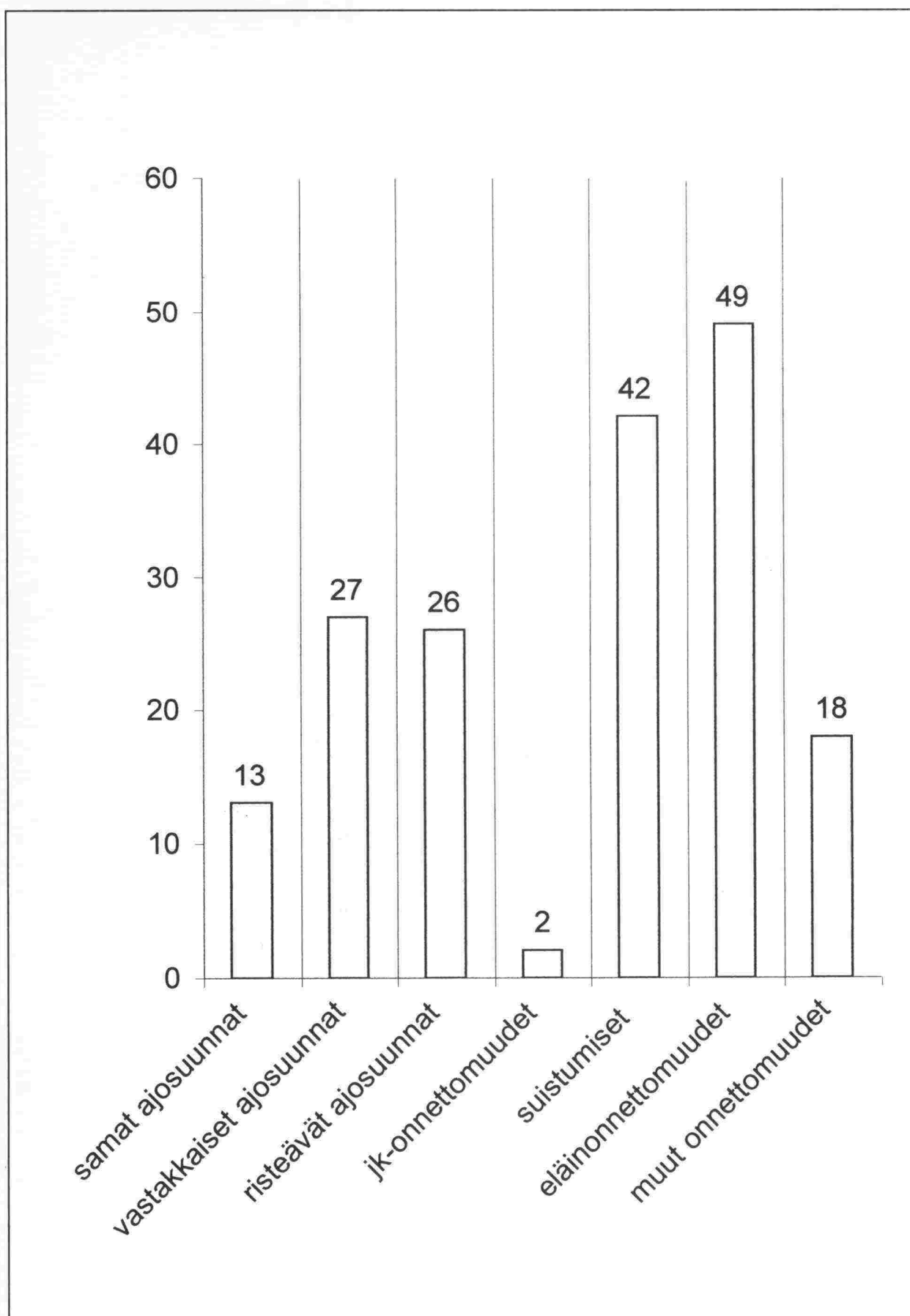
Henkilövahinko-onnettomuustiheys on korkea (0,32 heva-onn/km) Kuutostiellä Tiviäntien liittymän ja Savonlinnantien liittymän välisellä tieosuu-
della.

Haja-asutusalueen alemmalla tieverkolla ei ole varsinaista liikenneonnettomuuksien kasautumista. Kesusmaantiellä Kinnarsalmentien liittymässä tapahtui kaksi vakavaa onnettomuutta. Simpeleen tiellä tapahtui kuusi onnettomuutta. Somostensaarentiellä tapahtui kaksi onnettomuutta, joista toinen johti kuolemaan. Kuvassa 2.2-4 näkyvät haja-asutusalueen liikenneonnettomuudet.



KUVA 2.2-1

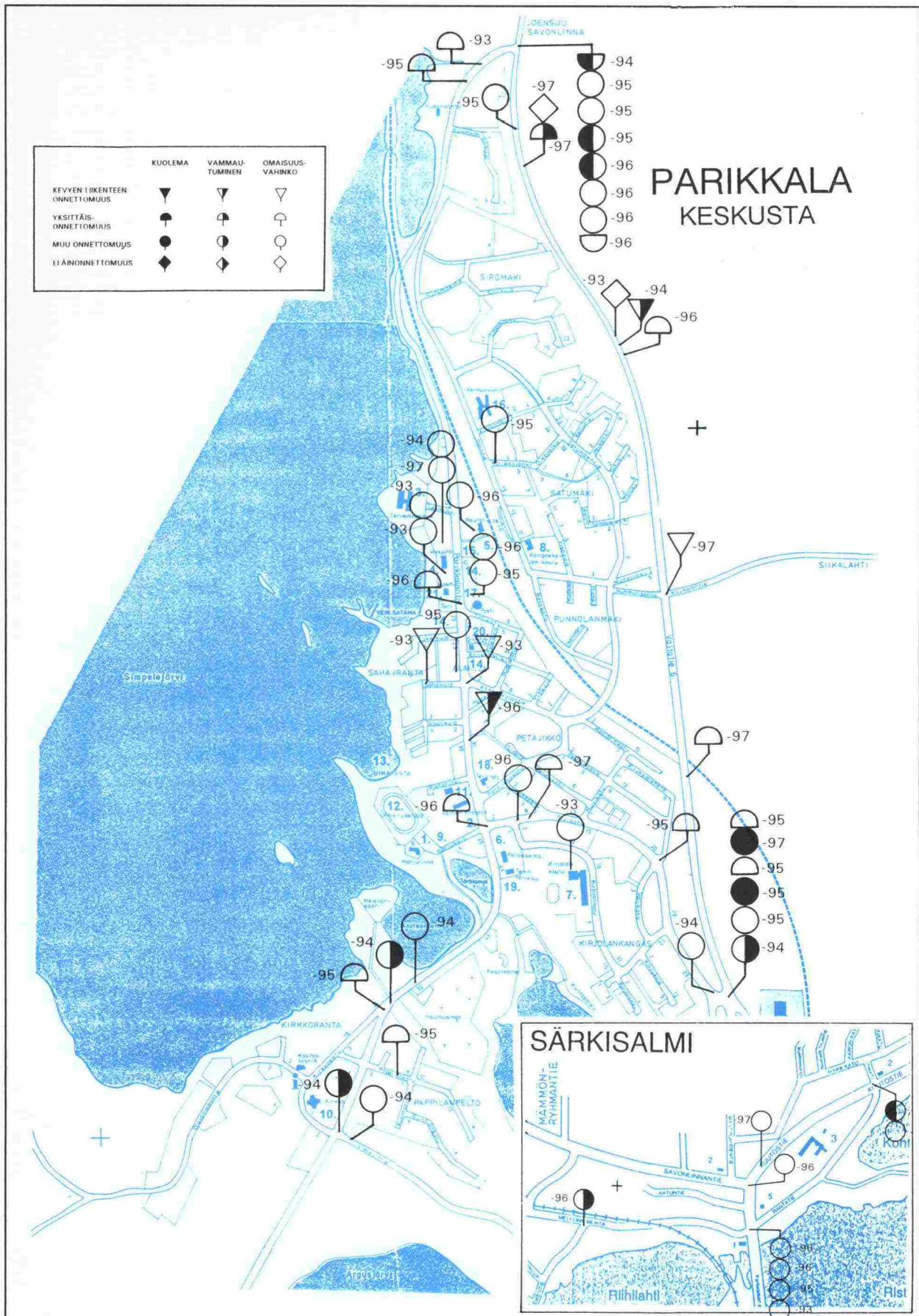
Liikenneonnettomuuskehitys vakavuusasteittain 1993-1997



KUVA 2.2-2

Onnettomuustyyppijakauma vuosien 1993-1997 liikenneonnettomuuksista

Haja-asutusalueen liikenneonnettomuudet 1993-1997



KUVA 2.2-3

Keskustaajaman ja Särkisalmen liikenneonnettomuudet 1993-1997

2.3

Kyselyt

Tienkäyttajakyselyssä otettiin tavanomaista laajempi otos. Laajasta otoksesta on hyötyä erityisesti koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimiselle. Vastauslomakkeita saatiin takaisin 457 kappaletta. Vastaajista oli 30% haja-asutusalueelta, 29% keskustaajamasta, 15% muusta kunnasta, 10% Särkisalmelta ja 4% Moskunniemeltä. Vastanneista 12% ei ilmoittanut asuinpaikkaansa.

Kyselyllä pyrittiin saamaan selville Parikkalan liikenneturvallisuuden ongelmakohdat, niiden vaarallisuuden syyt ja tienkäyttäjien näkemys liikenneturvallisuuden parantamiseen tarvittavista toimista. Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman lähtötiedoiksi kysyttiin mikä pelottaa eniten parikkalalaisten liikennekäyttäytymisessä ja mitä asioita kannattaisi korostaa liikennekäyttäytymistä parannettaessa.

Kyselyt antoivat erittäin hyvän lähtöaineiston sekä liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelulle että koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimiselle.

Parikkalan keskustaajamasta esitettiin 52 turvatonta tietä tai tienkohtaa. Niistä useimmin mainittuja olivat

- Tiviäntien ja Kirjolankadun liittymä	32	vast.
- Parikkalantie	30	"
- Parikkalantien ja Tiviäntien kiertoliittymä	26	"
- Parikkalantien ja Kuutostien liittymä	20	"
- Sahakujan, Parikkalantien ja Kangaskyläntien liittymä	19	"
- Opintien, Satumäentien ja Huhmarisentien liittymä	13	"
- Parikkalantien ja Kukonkannankujan liittymä	11	"
- Kirjolankatu	9	"
- Petäjäkönkadun ja Kangaskyläntien liittymä	8	"
- rautatieaseman kevyen liikenteen alikulku	8	"

Tiviäntien ja Kirjolankadun liittymä koetaan ahtaaksi linja-autoille. Siinä on huono näkyvyys mm. korkeiden lumipenkköjen takia ja liittymään johtava mäki on liukas.

Parikkalantie koetaan liian mutkaiseksi ja kapeaksi. Saarekkeet haittaavat ajoa ja reunakivet ovat liian korkeat. Liittymiä pidetään ahtaina ja reunakiviä liian korkeina tonttiliittymissä. Korkeat lumivallit liittymissä haittaavat näkyvyyttä.

Kukonkannankujan ja Parikkalantien liittymässä on huono näkyvyys. Opintieltä tuleva kevyen liikenteen väylä päättyy Kukonkannankujaan.

Särkisalmen ja Moskunniemen liikenneturvallisuuden ongelmakohteita ilmoitettiin 33, joista useimmin mainittuja olivat

- Moskuuntien ja Kuutostien liittymä	16 vast.
- Melkonimentien, Kuutostien ja Rantatien liittymä	15 "
- Kuutostien ja Savonlinnantien liittymä	10 "
- Melkonimentien tasoristeys	9 "
- Myllysuluntien ja Kiipolantien liittymä	8 "
- Moskuuntien ja Kiipolantien liittymä	5 "
- Esson liittymät Savonlinnanttiellä	5 "

Moskuuntien ja Kuutostien liittymässä on huono näkyvyys etenkin talvella, kun on korkeat lumipenkat. Liukkaus ja tievalaistuksen puuttuminen koetaan ongelmiksi.

Parannetussa Melkonimentien ja Kuutostien liittymässä koetaan näkyvyys huonoksi kaiteiden takia.

Savonlinnantien ja Kuutostien liittymä koetaan ahtaana ja liukkaana. Autojen nopeudet Kuutostiellä ja Savonlinnanttiellä koetaan liian suuriksi.

Melkonimentien tasoristeyksessä näkyvyys koetaan huonoksi vinosta liittymäkulmasta johtuen.

Valtateiden liikenneturvallisuuden ongelmakohtia ilmoitettiin 39, joista useimmin mainittuja olivat

- Parikkalantien ja Kuutostien liittymä	57 vast.
- Huhmarisentien, Kuutostien ja Kaukolantien liittymä	26 "
- Savonlinnantie Särkisalmessa	10 "
- Kuutostie	10 "
- Melkonimentien ja Kuutostien liittymä	7 "
- Tiviäntien, Kuutostien ja Kannaksentien liittymä	9 "
- Rautalahdentien ja Kuutostien liittymä	7 "
- Kuutostie, Ahokkaanranta-Savikummunsalontie	6 "
- Kolmikannantien ja Kuutostien liittymä	6 "
- Eskolantien ja Kuutostien liittymä	5 "

Parikkalantien ja Kuutostien liittymän ongelmiksi koetaan jyrkkä mäki, huono näkyvyys, liukkaus, vasemmalle kääntyvät autot ja rekkojen kova vauhti.

Huhmarisentien, Kuutostien ja Kaukolantien liittymän ongelmiksi koetaan lasten tienylitykset, mäki Huhmarisentieltä, valtatieltä kääntyminen ja liikenteen vilkkaus.

Savonlinnantien turvattomuuden syitä Särkisalmessa ovat autojen kovat nopeudet, kevyen liikenteen turvattomuus kapealla tiellä ja liukkaus.

Kuutostien turvattomuuden syitä ovat tien kapeus, huono auraus, tilan puute kevyelle liikenteelle sekä hitaat ajoneuvot ja niiden kääntymiset pihoihin ja muille pienille teille.

Parikkalan haja-asutusalueen liikenneturvallisuuden ongelmakohtia ilmoitettiin 27, joista useimmin mainittuja olivat

- Melkoniementie, Äijönvuorentie-Rautjärven raja	8	vast.
- Ristimäentie	4	"
- Kolmikannantie	3	"
- Kannaksentien ja Kolmikannantien liittymä	3	"
- Kaukolantie	3	"

Melkoniementien kapeus, mäkisyys ja mutkaisuus sekä huono näkyvyys liittymissä koettiin ongelmiksi parantamattomalla tieosuudella.

Ristimäentie koetaan kapeaksi ja mutkaiseksi sekä kaikkien autojen ajonopeudet liian suuriksi.

Kannaksentien ja Kolmikannantien liittymässä on huono näkyvyys Intsilän suuntaan. Kolmikannantie koetaan kapeaksi, mäkiseksi ja mutkaiseksi sekä tien pinta huonoksi.

2.4 Maastotarkastelut

Suunnitelman laatija on ajanut tiestön läpi henkilöautolla. Osa tiestöä on käyty läpi sekä talvella että kesällä. Kevyen liikenteen olosuhteisiin on tutustuttu keskustaaajamassa ja Särkisalmella jalankulkijana ja polkupyöräilijänä. Kevyen liikenteen väylästä on ajettu polkupyörällä ja ne tieosat, joille esitettiin kevyen liikenteen väylää, on ajettu myös polkupyörällä.

Valtatien reunassa pyöräily tuntuu aikuisesta turvattomalta.

2.5 Yhteenveto liikenneturvallisuuden nykytilanteesta

2.5.1 Parikkalan keskustaaajama

Parikkalan liikenneturvallisuuden ongelmat keskittyvät Kuutostielle Tiviäntien ja Parikkalantien liittymien välillä. Vakavimmat liikenneonnettomuudet keskittyvät Tiviäntien ja Kannaksentien liittymään (valokuva 2.5.1-1). Liittymää on parannettu kanavoinnilla. Nelihaaraisena liittymänä sen turvallisuutta ei pystytä parantamaan riittävästi.

Huhmarisentien ja Kaukolantien liittymässä onnettomuudet ovat vähentyneet. Kevyen liikenteen tienylitykset ovat turvattomia. Kangaskylän koulun oppilaat ylittävät ryhmissä tien mm. hiihtämässä käydessään (valokuva 2.5.1-2).

Parikkalantien liittymä on turvaton pitkän mäen alla (valokuva 2.5.1-3). Pohjoisesta päin tuleva mäkeen vauhtia ottava raskas liikenne ja etelästä päin tuleva vasemmalle kääntyvä liikenne aiheuttavat suurimman liikenneonnettomuusriskin. Valtatien takaisen asutuksen kevyen liikenteen reitti kulkee liittymän kohdalla ja on erityisen turvaton.

Tiviäntien ja Parikkalantien välisellä tieosalla on useita turvattomia yksityistie- ja tonttoliittymiä sekä asutuksen tuottamaa kevyttä liikennettä.

Parikkalantien liikenneturvallisuusongelmat ovat poistuneet 40 km/h nopeustasolle parannetulta tieosuudelta. Kiertoliittymän ja kirkon välisellä tieosalla autoliikenteen nopeudet ovat liian korkeita kevyen liikenteen ylitysten turvallisuutta ajatellen. Valokuvassa 2.5.1-4 on suojatie Pappilankadun liittymän kohdalla.

Kangaskylän koulun kohdalla autojen suuret nopeudet heikentävät liikenneturvallisuutta. Opintiellä liittymistä on poikkeuksetta huono näkyvyys pääsuunnalle. Valokuvassa 2.5.1-5 on Kangaskylän koulun kohdan suojatie.

Kirjolankadun liikenneturvattomuus muodostuu linja-autoliikenteestä kapealla tiellä. Tiviäntien pohjoisempi liittymä on parantamisesta huolimatta edelleen turvaton. Kirjolan koulun pysäköinti- ja liikennejärjestelyt ovat sekavat. Yläkentällä olisi riittävästi tilaa pysäköintiin, mutta alueen jäsentelemättömyyden takia se on vajaakäytössä. Kulkuyhteys pääsisäänkäynnin edestä jyrkässä mäessä on turvaton (valokuva 2.5.1-6).

Postin, Siwan, Tokmannin ja Kaakonmaan pysäköintialueet koetaan turvattomiksi ja sekaviksi. Niillä kolhitaan usein autoja.

2.5.2 Särkisalmi

Särkisalmen liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi Kuutostien liittymien parantamisen ja kevyen liikenteen järjestelyjen toteuttamisen jälkeen. Savonlinnantie on turvaton kevyelle liikenteelle. Melkonimentien ja Kuutostien liittymä koetaan edelleen turvattomaksi huonon näkyvyyden vuoksi, joka johtuu liittyvän tien tasauksesta. Itäkadun ja Rantatien liittymän kohdalla pohjoiseen menevät ohittavat hitaammin ajavia. Valokuvassa 2.5.2-1 on Melkonimentien liittymä valtatieltä päin ja kuvassa 2.5.2-2 on sama liittymä Melkonimentieltä päin kuvattuna.

2.5.3 Kuutostie

Kuutostien liikenneturvallisuuden ongelmat keskittyvät erityisesti Tiviäntien ja Melkonimentien väliselle tieosalle (322 ja 323). Tällä välillä on liian paljon liittymiä ja paikallisliikenteen osuus pitkämatkaisen liikenteen väylällä on liian suuri. Tien geometria ei vastaa kaikilta osin liikenteen vaatimuksia. Kevyen liikenteen Kuutostien ylitys Tehtaanmäen alla on vaarallinen.

Hirvionnettomuudet ovat Kuutostien liikenneturvallisuuden ongelma. Hirvionnettomuuksia tapahtui eniten tieosilla 319-321. Keskustaajaman ja Särkisalmen välillä (tieosat 322 ja 323) hirvionnettomuuksien määrä ei ole liikenneturvallisuusongelma. Särkisalmen jälkeen tieosilla 324 ja 325 tapahtui paljon hirvionnettomuuksia ja tienkäyttäjäkyselyssä hirvionnettomusriski tuli esille useissa vastauksissa.

Kuutostien kapeus ja huono geometria sekä liittymät tekevät Kuutostiestä turvattoman Särkisalmen ja Saaren välisillä tieosilla (324 ja 325). Savikummunsalon liittymä on yksi ongelmallisimmista (valokuva 2.5.3-1). Kevyttä liikennettä valtatiellä on asutuksesta johtuen Särkisalmen ja Mäkelänmäen välisellä tieosalla sekä Kinnarniemen koulun kohdalla (valokuva 2.5.3-2). Kevyt liikenne on turvatonta kapealla valtatiellä autoliikenteen seassa.

2.5.4 Savonlinnantie

Savonlinnantien liikenneturvallisuuden ongelmat keskittyvät kevyen liikenteen turvattomuuteen kapealla tiellä autoliikenteen seassa, hirtionnettomuuksiin ja liittymiin, joista on huono näkyvyys. Mämmönryhmäntien ja Kuutostien välisellä tieosalla on asutuksesta johtuvaa kevyttä liikennettä.

2.5.5 Rautatien tasoristeykset

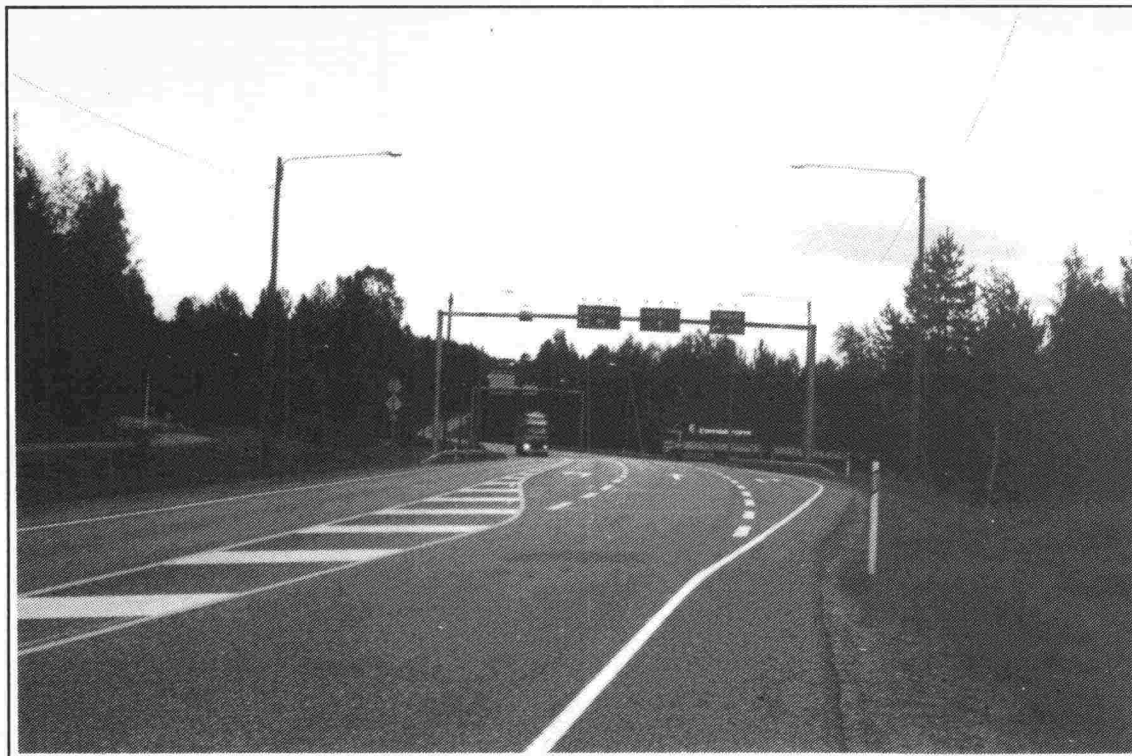
Sähköistetyllä rataosuudella rautatie ja tie olisi saatava eri tasoon. Parikkalan radan sähköistyksen yhteydessä ei kaikkia tasoristeyksiä saatu tiejärjestelyin eri tasoon.

Parikkala-Savonlinna rata-osuudella on runsaasti vartioimattomia rautatien tasoristeyksiä. Edellisessä liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettiin niiden poistamista. Toimenpiteitä ei ole tehty.

2.5.6 Haja-asutusalueen alempi tieverkko

Simpeleentiellä ajetaan olosuhteisiin nähden liian kovaa. Vaikka kevyen liikenteen onnettomuuksia ei tarkastelujaksolla ollut, jalkaisin ja polkupyörällä liikkuminen koetaan turvattomaksi. Kesusmaantien ja Kinnarsalmentien liittymässä tapahtui tarkastelujakson vakavin onnettomuus. Liittymä on vaikeasti havaittavissa pääsuunnalta ja siihen on suuri nousu Kinnarsalmentieltä.

Alemman tieverkon liikenneturvallisuuden ongelmakohtia ovat pääasiassa liittymät, joissa on huono näkyvyys. Soratieverkko on suurimmaksi osaksi kapeaa, mäkistä ja mutkaista. Melkonimentien loppuosa ja Savikummunsalontie ovat huonoimmat.



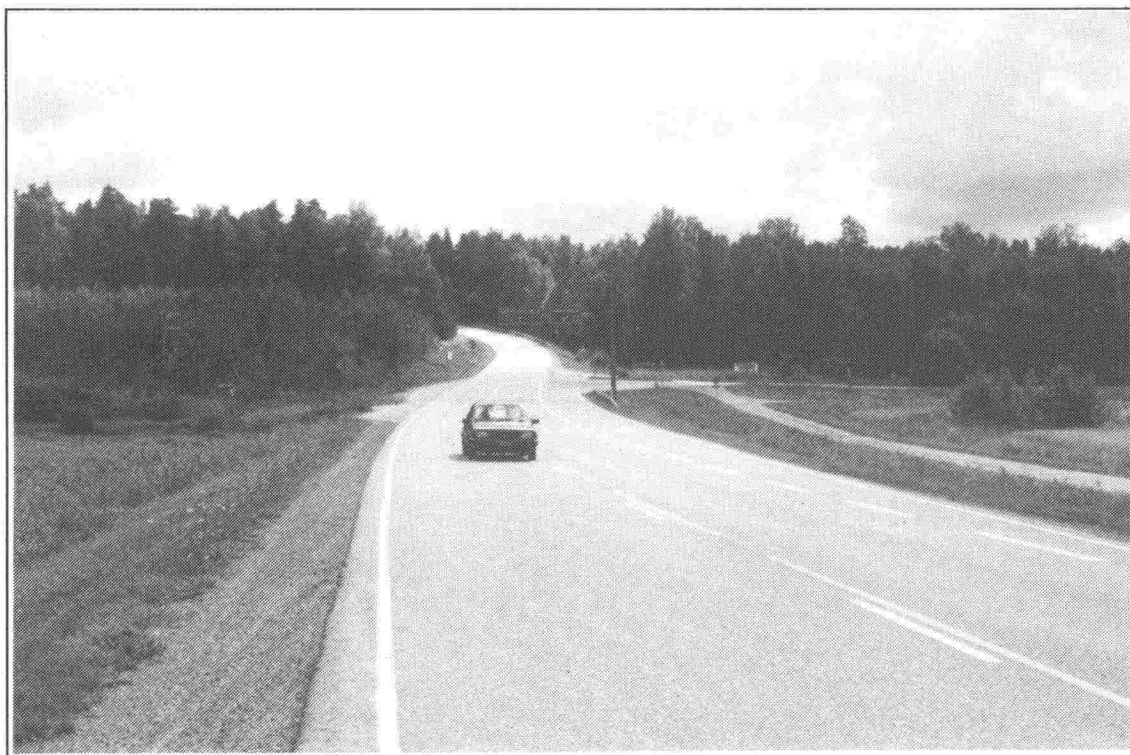
VALOKUVA 2.5.1-1

Tiviäntien ja Kuutostien liittymässä tapahtuvat vakavimmat liikenneonnettomuudet



VALOKUVA 2.5.1-2

Kuutostien ylitys Huhmarisentien liittymän kohdalla on turvatonta



VALOKUVA 2.5.1-3

Parikkalantien liittymän sijainti pitkän mäen rinteessä on ongelma



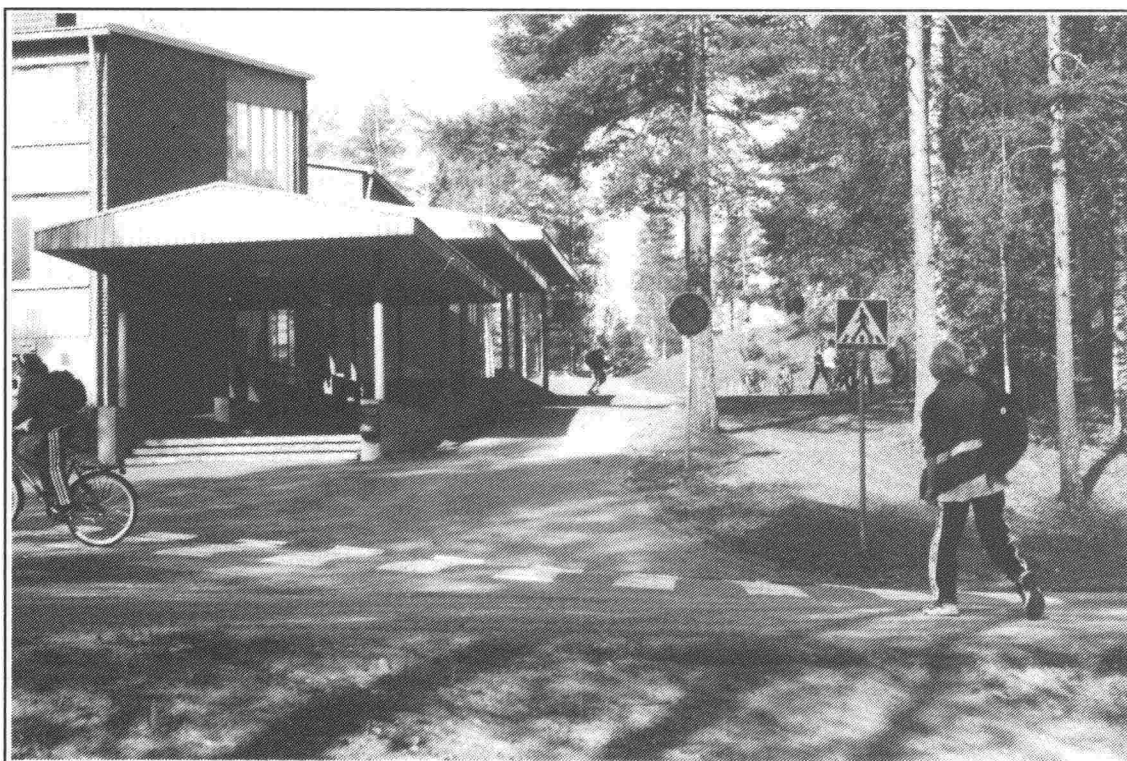
VALOKUVA 2.5.1-4

Pappilankadun liittymästä on huono näkyvyys Parikkalantielle
STOP-merkki on liian kaukana liittymästä



VALOKUVA 2.5.1-5

Opintien kevyen liikenteen ylitykset eivät jäljistä päätellen satu aina suojatielle



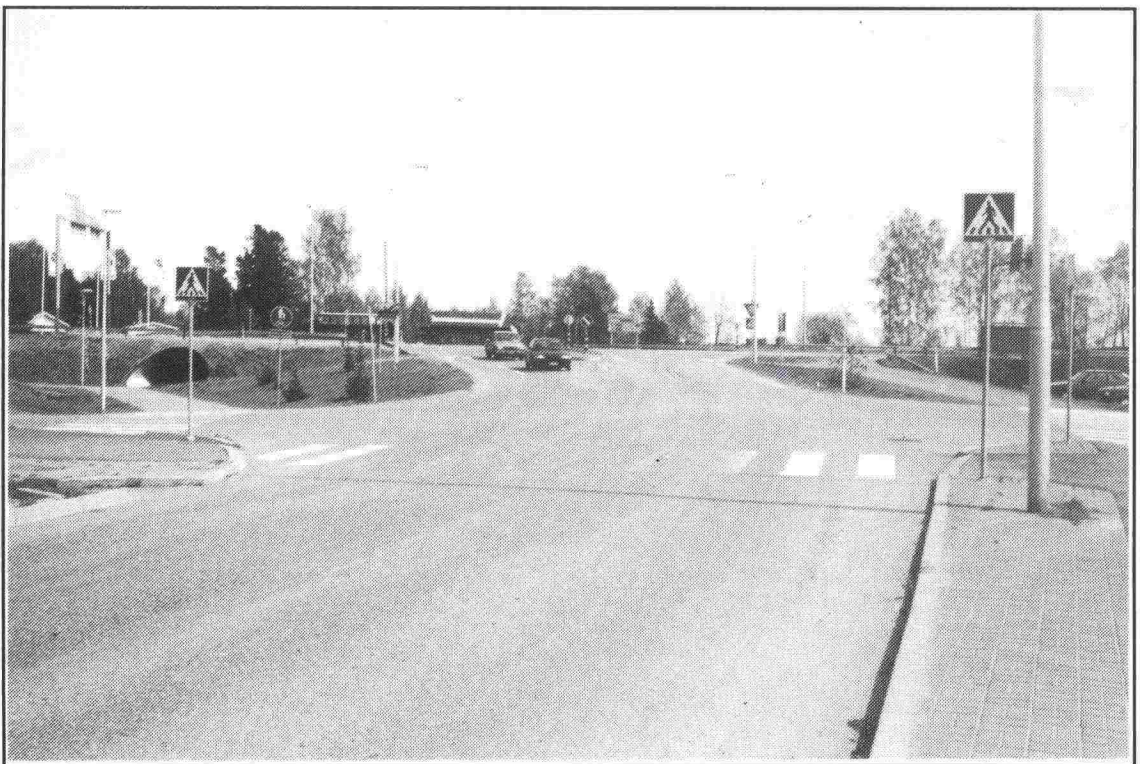
VALOKUVA 2.5.1-6

Pysäköintialueen liikenne risteää kevyen liikenteen Kirjolan koulun pääsisäänkäynnin edessä



VALOKUVA 2.5.2-1

Melkonientien liittymä on helposti havaittavissa Kuutostieltä etelästä tultaessa



VALOKUVA 2.5.2-2

Melkonientie nousee liian jyrkästi Kuutostien liittymässä



VALOKUVA 2.5.3-1

Savikummunsalon liittymässä vasemmalle kääntyvät aiheuttavat vaaratilanteita



VALOKUVA 2.5.3-2

Kinnarniemen koulun kohtaa on parannettu, ongelmaksi jäivät kevyen liikenteen Kuutostien ylitykset

2.6 Tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen

2.6.1 Nopeudet

Parikkalan tienkäyttäjien liikennekäyttäytymisessä useimmin mainittuina pelottavina tekijöinä mainittiin kova vauhti, kaahailu ja hurjastelu. Osa autoilijoista ajaa liian kovaa sekä haja-asutusalueella että taajamissa. Poikkeuksen tekee 40 km/h nopeustasolle parannettu Parikkalantie, jossa nopeudet ovat oikealla tasolla niin tienkäyttäjien, liikenteen valvojien kuin maastotarkastelunkin mukaan.

Kyselyn perusteella aivan kaikille parikkalalaisille ei ole selvinnyt, miten liikenneturvallisuus ja autoliikenteen nopeudet ovat riippuvaisia toisistaan keskustan pääväylillä. Samoilte tienkäyttäjille myös liikenneturvallisuus-käsite on epäselvä.

2.6.2 Rattijuoppous

Kyselyn mukaan rattijuopot ovat pelottava tekijä Parikkalan liikenteessä. Juovuksissa ajetaan sekä taajamissa että haja-asutusalueella.

2.6.3 Suojateiden ja kevyen liikenteen huomiointi

Tienkäyttäjäkyselyssä valitettiin, että autoilijat eivät huomioi suojateitä. Osa autoilijoista ei tee mitään lähestyessään suojatietä, vaikka jalankulkija olisi menossa sille. Jotkut hiljentävät vauhtiaan, mutta kiihdyttävät juuri ennen suojatietä ja jotkut pysäyttävät viime hetkellä. Kevyttä liikennettä ei huomioida autoliikenteen ja kevyen liikenteen risteämistilanteissa eikä tilanteissa, joissa kevyt liikenne joutuu käyttämään ajorataa.

2.6.4 Suuntavilkun käyttö

Osa autoilijoista ei käytä suuntavilkkuja ollenkaan ja osa vasta silloin, kun on jo kääntymässä. Kiertoliittymässä eivät kaikki autoilijat käytä vilkkua oikein.

2.6.5 Asenteet ja asennoituminen muihin liikenteessä mukana oleviin

Välinpitämättömyys ja piittaamattomuus muihin liikenteessä mukana oleviin nähden sekä varomattomuus ja huolimattomuus olivat usein esitettyjä pelottavia tekijöitä Parikkalan liikennekäyttäytymisessä.

Kyselystä ilmeni poikkeuksellisen voimakkaasti se, että omassa liikennekäyttäytymisessä ei ole mitään vikaa, vaan muut tekevät virheitä ja vaarantavat liikennettä. Lasten ja nuorten suhtautuminen iäkkäisiin liikenteessä mukana oleviin sekä päin vastoin on varsin kriittistä ja kielteistä.

2.6.6 Valtateillä liikkuminen

Särkisalmen maankäyttö tukeutuu täysin valtateihin. Särkisalmen ja keskustaaajan välinen liikenne on täysin valtatievarassa. Valtatie on aina pitkämatkaisen liikenteen väylä, jolla paikallisen liikenteen tulee kulkea pitkämatkaisen ehdoilla. Erityisesti kevyen liikenteen ja hitaan maatalousliikenteen olisi oltava tarkkana.

3. AIKAISEMMIN LAADITUN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TOTEUTUMINEN

3.1 Tiestön liikenneturvallisuuden parantamissuunnitelma

Vuonna 1986 laaditun liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelma toteutui seuraavasti

Liikenteenohjaustoimenpiteet,	kiireellisyysluokka I	11/19
Liikenteenohjaustoimenpiteet,	kiireellisyysluokka II-III	2/5
Pienet parantamistoimenpiteet,	kiireellisyysluokka I	12/14
Parantamistoimenpiteet,	kiireellisyysluokka I	15/16
Parantamistoimenpiteet,	kiireellisyysluokka II	12/18
Parantamistoimenpiteet,	kiireellisyysluokka III	2/11 ^{*)}

^{*)} kiireellisyysluokka III alkoi vuonna 1995

Merkittävimmät toteutetut parantamistoimenpiteet ovat Kuutostien parantaminen Rautjärveltä Tiviäntielle, Parikkalantien parantaminen 40 km/h nopeustasoiseksi taajamatieksi, Särkisalmen liittymien parantaminen ja Särkisalmen kevyen liikenteen järjestelyt.

Kuutostien leventäminen 10,5/7,5 poikkileikkaukselle, liittymien parantaminen sekä kevyen liikenteen järjestelyt ovat parantaneet merkittävästi liikenneympäristöä. Parannetulla tieosalla nopeusrajoitusta nostettiin 80 km/h:sta 100 km/h:iin. Nopeustason nostosta ja liikennemäärien kasvusta huolimatta liikenneonnettomuudet ovat vähentyneet neljännekseen (kuva 3.1-3).

Parikkalantien parantaminen 40 km/h nopeustasoiseksi taajamatieksi on onnistunut hyvin. Nopeudet ovat laskeneet turvalliselle tasolle, ja vakavat liikenneonnettomuudet ovat loppuneet kokonaan (kuva 3.1-3). Valokuvassa 3.1-1 on Parikkalantie parannustöiden jälkeen.

Särkisalmen liittymien kanavointi saarekkeellisena on onnistunut erittäin hyvin. Kummassakaan liittymässä ei ole tapahtunut henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia parannustöiden jälkeen (kuva 3.1-3). Kaiteelliset saarekkeet laskevat tehokkaasti Kuutostiellä ajavien nopeuksia, ja liittyviltä suunnilta tullaan varovaisemmin tielle. Valokuvassa 3.1-2 on Särkisalmen liittymät parannustöiden jälkeen.

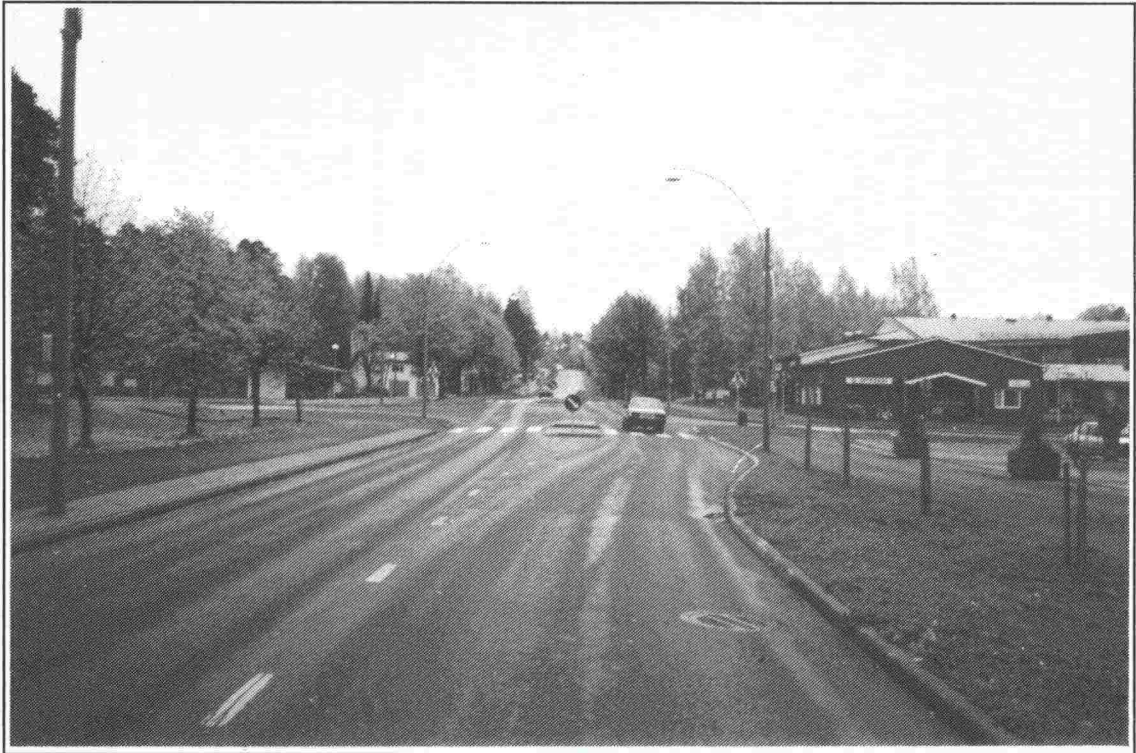
Taulukossa 3.1-3 näkyy em. kohteiden liikenneonnettomuuskehitys ennen ja jälkeen toimenpiteiden viisivuotiskausittain.

3.2 Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Suunnitelman valmistumisen jälkeen eri hallintokunnat ovat tehneet vaihtelevasti liikenneturvallisuustyötä. Tekninen toimi on toteuttanut tieympäristön parantamissuunnitelmaa, seurannut liikenneonnettomuuskehitystä ja pitänyt säännöllisesti seurantakokouksia tiepiirin kanssa.

Kouluissa liikennekasvatus on kuulunut opetusohjelmaan ja poliisi on vieraillut kouluilla tekemässä liikennekasvatustyötä.

Kuntaan nimettiin liikenneturvallisuusryhmä vuonna 1992. Ryhmä on toiminut säännöllisesti perustamisesta lähtien.



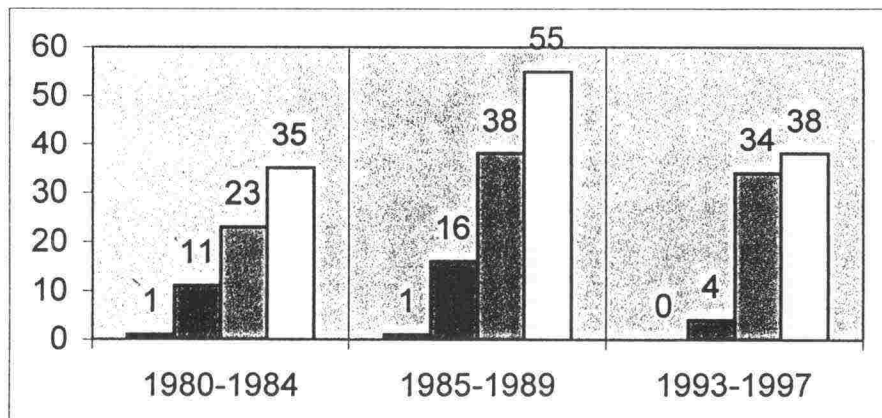
VALOKUVA 3.1-1

Parikkalantien suojatien keskisaarekkeet ja sivusiirtymät laskevat tehokkaasti autojen nopeuksia

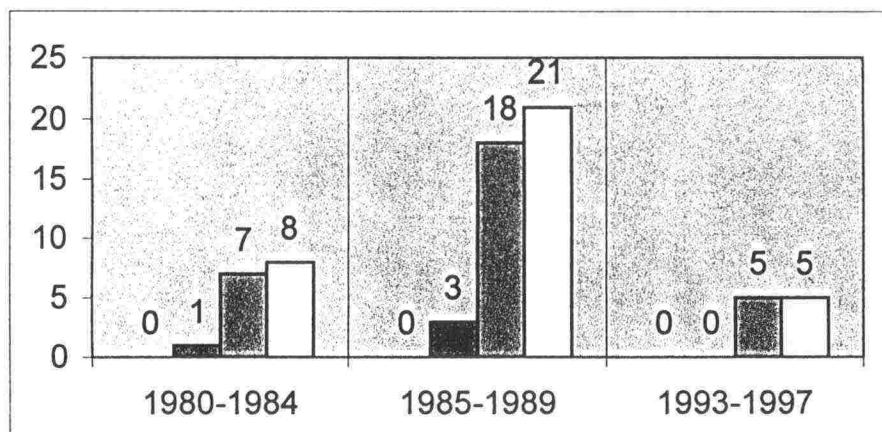


VALOKUVA 3.1-2

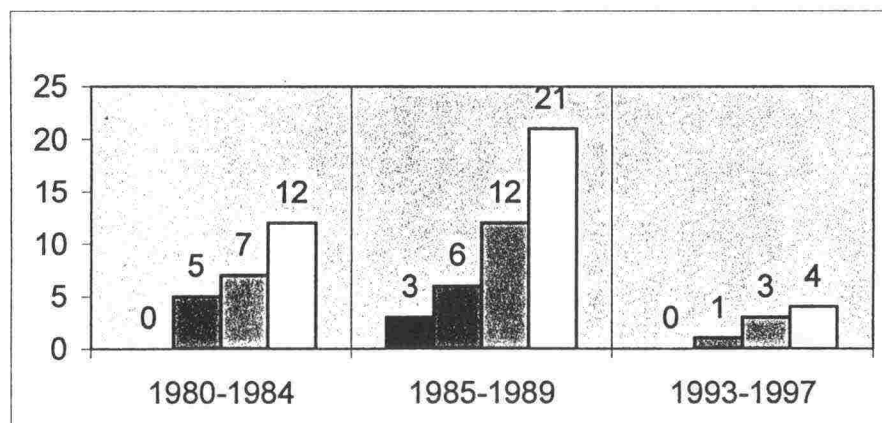
Särkisalmen liittymät ovat helposti havaittavissa ja kaiteelliset saarekkeet pudottavat pääsuunnan nopeudet turvalliselle tasolle



Kuutostien onnettomuuskehitys Rautjärven ja Tiviäntien välisellä tieosalla viisivuotiskausittain. Parantamistoimet valmistuivat 1989.



Kuutostien onnettomuuskehitys Särkisalmen liittymässä. Parannustoimet valmistuivat 1989.



Parikkalan tien onnettomuuskehitys Tiviäntieltä Lehmuskujalle. Taajamatiejärjestelyt valmistuivat 1994.

- Kuolemaan johtaneet onnettomuudet
- Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet
- Aineellisiin vaurioihin johtaneet onnettomuudet
- Onnettomuudet yhteensä

KUVA 3.1-3

Liikenneonnettomuuskehitys merkittävimmässä parantamiskohteissa

4. **PARIKKALAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TAVOITTEET**

Parikkalan toisen liikenneturvallisuussuunnitelman keskeisenä tavoitteena on löytää toimia, joilla tieympäristö saadaan turvallisemmaksi ja tienkäyttäjät liikkumaan turvallisemmin. Tavoite käsittää liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän ja erityisesti vakavien liikenneonnettomuuksien määrän vähentämisen sekä tienkäyttäjien omakohtaisesti kokeman liikenneturvallisuuden tunteen lisäämisen. Tavoitteena on edelleen parantaa ja kehittää yhteistyötä kaikkien niiden tahojen välillä, jotka voivat tehdä liikenneturvallisuustyötä Parikkalassa.

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelman keskeisimpiä tavoitteita ovat:

- yhteistyön kehittäminen ja uusien tahojen saanti liikenneturvallisuustyöhön
- Kuutostien liikenneturvallisuuden parantaminen
- autoliikenteen nopeuksien alentaminen taajaman asuntoalueilla, koulujen lähialueilla ja haja-asutusalueen asutuksen tihentymien kohdalla
- Kirjolankadun ja Kirjolan koulun liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen
- rautateiden tasoristeysten turvallisuuden parantaminen
- saada tienkäyttäjät tunnistamaan erityyppiset liikenneväylät, niillä vallitsevat liikenneonnettomuusriskit ja valitsemaan sen mukaan turvallisimmat kulkureitit
- valita tehokkaimpia ja nopeimmin toteutettavissa olevia tieympäristön parantamistoimia
- liittymien näkemäalueiden tehokkaampi kunnossapito
- tienkäyttäjien liikennekäyttäytymisen parantaminen
- hirvionnettomuuksien vähentäminen

5. **LIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN LAADINNAN AIKANA TOTEUTETUT TOIMENPITEET**

Parikkalan kunta on toteuttanut liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikana kaksi merkittävää kevyen liikenteen turvallisuutta parantavaa toimenpidettä.

Kangaskyläntielle valmistui kevyen liikenteen väylä. Toimenpiteen toteutuksessa oli jouduttu tinkimään liikenneturvallisuudesta pajan kohdalla. Uudessa suunnitelmassa joudutaan esittämään kaiteen rakentamista pajan kulmalle ja liittymän siirtoa riittävän kauaksi pajan nurkalta. Valokuvassa 5.-1 näkyy rakenteilla olevaa kevyen liikenteen väylää pajan kohdalla.

Petäjikönkadun kevyen liikenteen väylän rakentaminen käynnistyi tätä liikenneturvallisuussuunnitelmaa laadittaessa. Liikenneturvallisuussuunnitelman työryhmän kokouksessa keskusteltiin tehdyn aloitteen pohjalta autoliikenteen nopeuksia pienentävistä rakenteista. Työryhmä esitti korotettujen liittymien rakentamista Kangaskyläntien ja Petäjiköntien sekä Petäjikönkadun ja Sepänekadun liittymiin. Rakennussuunnitelmia muutettiin em. esitysten mukaisiksi.

Ratahallintokeskus tiepiiri yhteistyössä toteuttivat rautatien eritasoristeyksen ja siihen liittyvät tiejärjestelyt Kannaksentielle suunnitelmaa laadittaessa. Valokuvassa 5.-2 on Kannaksentien eritasoristeys.

Kangaskylän koululla järjestettiin kaikille Parikkalan ala-asteiden oppilaille liikenneturvallisuuspäivä. Kaakkois-Suomen tiepiirin, Imatran kihlakunnan poliisin, Liikenneturvan Kouvolan toimiston, Linja-Karjalan ja Insinööritoimisto Oy Väylän rastipisteissä esiteltiin ja keskusteltiin ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista ja oman koulun lähiympäristön ongelmakohtista.

Kaakkois-Suomen tiepiiri asensi reunapaalut koko Savonlinnantielle ja Kuutostielle välille Särkisalmi-lääninraja. Särkisalmella siirrettiin 80 km/h ja 60 km/h nopeusrajoituksia kauemmaksi liittymästä.



VALOKUVA 5.-1

Pajan nurkalla tarvitaan vielä lisätoimia liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi



VALOKUVA 5.-2

Kannaksentien rautatien eritasoristeys töiden ollessa vielä kesken

6. **MERKITTÄVIMMÄT LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISTOIMENPITEET**

6.1 **Taajaman kaavatiestön liikenteenohjauksen parantaminen**

Parikkalassa, kuten useimmissa muissakin kunnissa, liikennemerkkit on asetettu yksittäispäätöksillä useiden vuosien aikana.

Liikenteenohjaus vaatii tarpeellisen määrän johdonmukaisesti käytettyjä liikennemerkkejä, lisäkilpiä, viittoja ja ajoratamerkintöjä. Tieliikennelaki ja kaupunkiliiton ohjeet liikennemerkkien käytöstä muodostavat yksiselitteisen perustan liikenteenohjauksen toteuttamiselle. Käytännössä taajamien liikenteenohjauksen suunnittelu edellyttää kokonaisvaltaista suunnittelmaa, jonka on laatinut liikenteenohjaukseen perehtynyt liikennesuunnittelija.

Keskustaajamassa ja Särkisalmella keskeisin liikenteenohjaustoimi on riittävän alhaisen aluenopeusrajoituksen asettaminen kaavatiestöön. Kevyen liikenteen väylien ja suojateiden merkitseminen johdonmukaisesti on toinen merkittävä toimi.

Liikennemerkkien asentamisessa tärkeää on varsien oikea paikka ja liikennemerkkien ja lisäkilpien asettaminen oikeassa järjestyksessä varsiin. Liikennemerkkejä voidaan asentaa samaan varteen noudattaen esim. kaupunkiliiton asennusohjeen ao. kohtaa.

Selkeä ja johdonmukainen liikenteenohjaus vaikuttaa taajaman yleisilmeyseen ja liikenneturvallisuuteen. Tienkäyttäjät ymmärtävät paremmin liikenneympäristön ja noudattavat liikennesääntöjä. Koulutus-, valistus- ja tiedotustyö on yksinkertaisempaa. Liikenteen valvonta edellyttää tieliikennelain mukaiseen liikenteenohjaukseen.

6.2 **Kirjolankatu ja Kirjolan koulun liikennejärjestelyt**

Kirjolankadun ja Kirjolan koulun liikennejärjestelyjen parantaminen edellyttää yleissuunnitelman laatimista, jossa ovat mukana koulun henkilökunta, koululaiskuljetusten suorittajat ja Kirjolankadun varren asukkaat.

Jo edellisessä liikenneturvallisuussuunnitelmassa Kirjolan koululle esitettiin parantamistoimia. Osa näistä on toteutettu soveltaen, mutta varsinaiset liikenneturvallisuusongelmat koulun pihalla on edelleen ratkaisematta.

Työryhmässä pohdittiin erilaisia parantamisvaihtoehtoja, joista laadittiin kaksi periaateluonnosta. Niissä on esitetty vain erilaisia toimenpidemahdollisuuksia, eivätkä ne ole tässä muodossa välttämättä toteutettavissa. Hyvä lopputulos edellyttää jatkosuunnittelua, jossa huomioidaan myös mahdollinen liikuntahallin rakentaminen koulun taakse.

Kuvassa 6.2-1 on periaateratkaisu, jossa koululaiskuljetusten pysäkit siirretään Tiviäntien varteen rakennettavaan silmukkaan. Tällöin linja-autoliikenne jäisi kokonaan pois kapealta Kirjolankadulta.

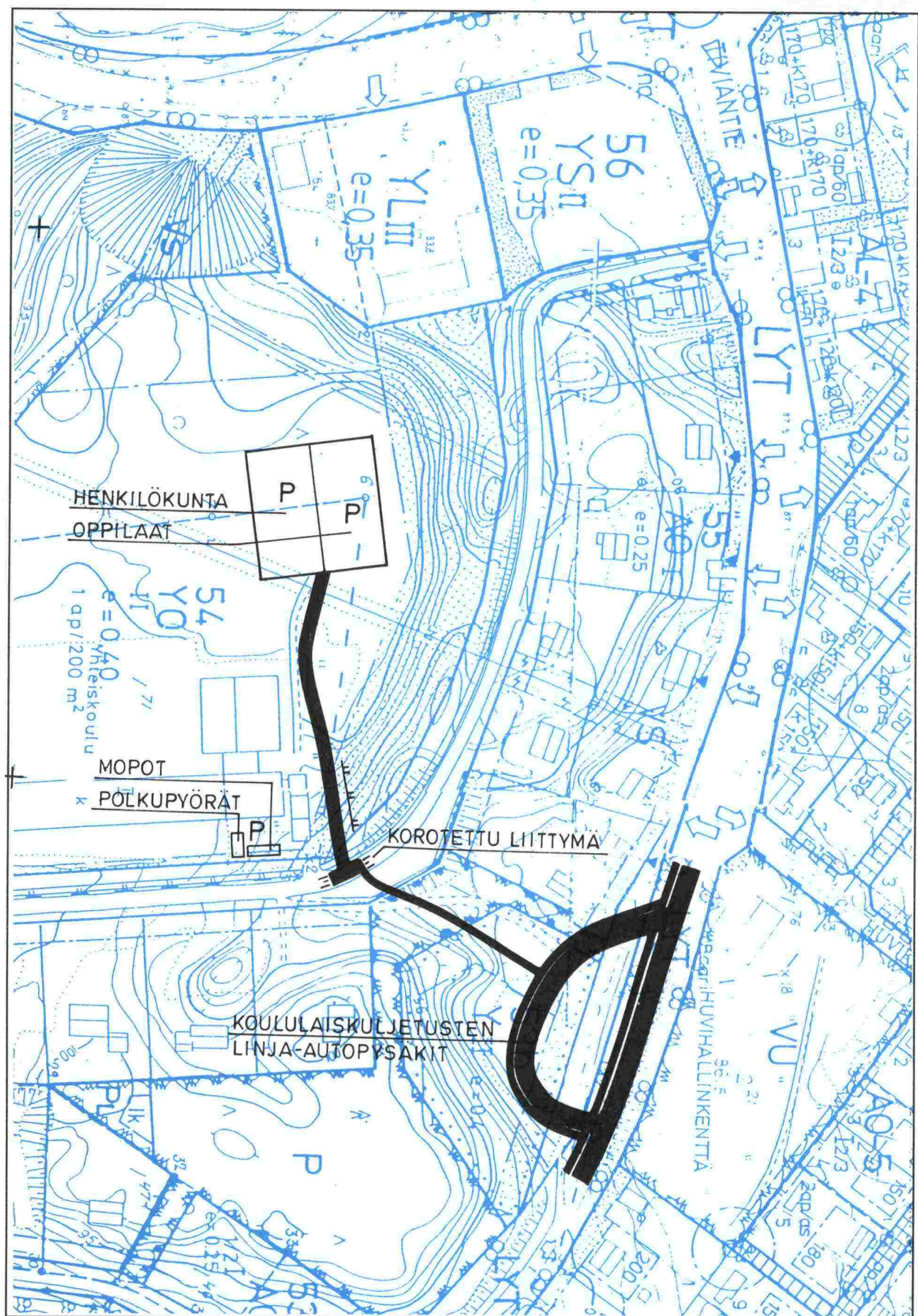
Uudelta koululaiskuljetusten alueelta rakennetaan kevyen liikenteen väylä Kirjolankadulle ja ylityskohta turvataan korotetulla liittymällä. Tästä korotetusta liittymästä rakennetaan uusi tieyhteys koulun yläpysäköinti-alueelle. Näin autoliikenne saadaan pois koulun pääsisäänkäynnin edestä. Yläpysäköintialue jaetaan kahteen osaan, toinen henkilökunnalle ja toinen oppilaille. Pysäköintialueen jäsentelyn yhteydessä autopaikat järjestellään ja mitoitetaan uudestaan.

Polkupyörien ja mopojen säilytyspaikat rakennetaan katettuna koulun etupihalle. Pääsisäänkäynnin ja Kirjolankadun välinen alue jäsenellään jalankulkualueeksi.

Kuvan 6.2-2 periaateratkaisussa koululaiskuljetusten linja-autopysäkit jäisivät nykyiselle paikalleen. Kirjolankadun turvaton liittymä, jota ei saada riittävästi parannettua, katkaistaan autoliikenteeltä. Kirjolankatu suunnataan mutkasta Parikkalantielle. Koulun pohjoispuolen mutkasta rakennetaan kaavatieyhteys Tiviäntielle. Kirjolankatu katkaistaan koulun kohdalta.

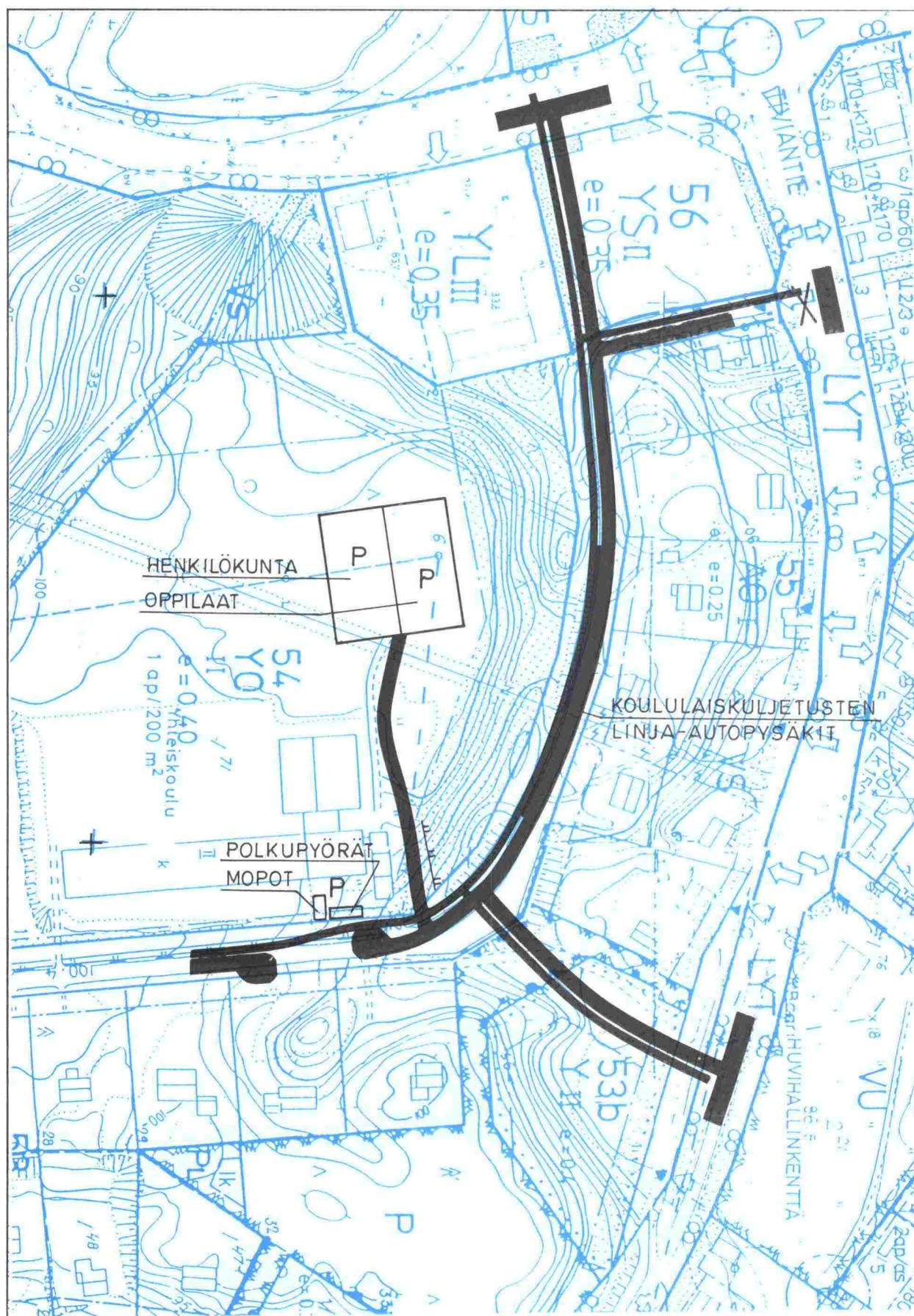
Koulun pihan liikennejärjestelyt toteutetaan samalla tavalla kuin vaihtoehdossa 1.

Molemmat parannusehdotukset edellyttävät rakennuskaavan muutosta. Vaihtoehto 1 vaatii kaavamutosta koululaiskuljetusten uudella alueella. Vaihtoehto 2:ssa kaavaa joudutaan muuttamaan molempien uusien katuyhteyksien kohdalla sekä Tiviäntien ja Kirjolankadun liittymän katkaisukohdassa.



KUVA 6.2-1

Periaateluonnos Kirjolan koulun ja Kirjolankadun liikennejärjestelyistä VE 1



KUVA 6.2-2

Periaateluonnos Kirjolan koulun ja Kirjolankadun liikennejärjestelystä VE 2

6.3 Opintien autoliikenteen nopeuksien rajoittaminen ja koululaisliikenteen turvallisuuden parantaminen Kangaskylän koulun kohdalla

Opintien autoliikenteen nopeuksia voidaan rajoittaa Kangaskylän koulun kohdalla rakentamalla korotetut suojatiet alikululta tuleviin kevyen liikenteen väylien Opintien ylityskohtiin.

Lisäksi kevyttä liikennettä on ohjattava käyttämään suojateitä istuttamalla pensaita syntyneille oikopoluille. Myös reunakivellä voidaan ohjata polkupyöräilijöitä käyttämään suojatietä.

Valokuvassa 6.3-1 on keskisaarekkeella varustettu korotettu suojatie. Valokuvassa 6.3-2 on korotettu suojatie kiveyksellä toteutettuna.

Toteutustavasta riippumatta on erittäin tärkeää, että korotettu suojatie erottuu selvästi myös talvella.

6.4 Kuutostien (vt 6) turvallisuuden parantaminen

Kuutostien liikenneturvallisuutta voidaan parantaa liikenteenohjaustoimenpiteillä, pienillä liittymän parantamistoimenpiteillä, liittymien kanavoinneilla ja porrastuksilla sekä eritasoliittymillä. Yksityistiejärjestelyillä voidaan pienentää liittymätiheyttä. Kevyen liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa rakentamalla kevyen liikenteen väyliä ja tievalaistusta. Turvatomimpiin kevyen liikenteen risteämiskohtiin tarvitaan kevyen liikenteen alikulut. Valtatien poikkileikkausta tulisi leventää välillä Tiviäntie-Saaren kunnan raja.

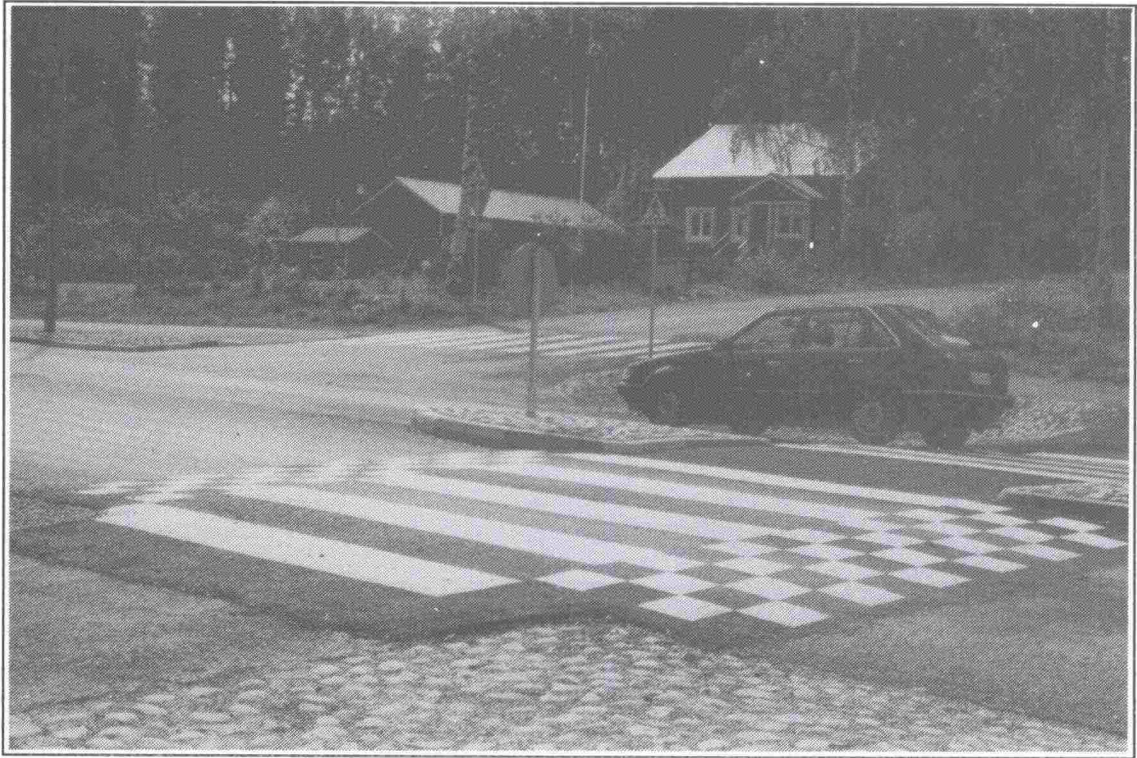
6.4.1 Pienet liikenteenohjaustoimenpiteet

STOP-merkkien asentaminen on tarpeen Kuutostien vilkkaimmin liikennöityihin liittymiin keskustaaajamassa ja Särkisalmella sekä näiden välisellä tieosuudella. Kannaksentien ja Tiviäntien, Huhmarisentien ja Kaukolantien, Melkonimentien ja Rantatien sekä Itäkadun ja Rantatien liittymiin. Ohituskieltojen merkintä liikennemerkkein on tarpeen Koitsanlahden kaupan, Patsaspuiston levähdysalueen ja Särkisalmen Neste-huoltamon kohdilla.

6.4.2 Liittymien liikenneturvallisuuden parantaminen

Liittymien määrää on vähennettävä. Vilkkaimmin liikennöidyt yksityistieliittymät kannattaa varustaa väistötiloin. Useimpien yksityistieliittymien tasausta ja muotoa on parannettava väistötilan rakentamisen yhteydessä. Vilkkaimmin liikennöityjen yksityisteiden ja paikallisteiden liittymät kannattaa parantaa tulppaliittymiksi.

Rautalahden liittymässä tarvitaan oikealle kääntymiskaista, koska liittymä on alamäessä. Koirniementien liittymässä oikealle kääntymiskaista olisi tarpeen kääntyvää raskasta liikennettä varten.



VALOKUVA 6.3-1

Asfaltista tehty korotettu suojatie, joka on varustettu suojatien keskisaarekkeella



VALOKUVA 6.3-2

Sidekivistä tehty korotettu suojatie

Tiviäntien ja Kannaksentien liittymään ei selvitysten mukaan voida rakentaa eritasoliittymää. Liittymän liikenneturvallisuutta voidaan parantaa merkittävästi porrastamalla nykyinen nelihaaraliittymä kahdeksi T-liittymäksi. Toteuttamiskelpoisin ratkaisu on säilyttää Tiviäntien liittymä nykyisellä paikallaan ja siirtää Kannaksentien liittymää pohjoisemmaksi. Tässä ratkaisussa kannattaa porrastus tehdä riittävän pitkäksi. Kuvassa 6.4.2-1 on periaate ratkaisusta.

Huhmarisentien ja Kaukolantien eritasoliittymä voitaisiin tehdä vaiheistettuna. Aluksi rakennettaisiin ramppi, jolla saataisiin nykyinen liittymä porrastettua kahdeksi T-liittymäksi. Kevyen liikenteen tienylitykset jäisivät yhtä turvattomiksi kuin nykyäänkin. Toimenpide kannattaisi tehdä, jos se voitaisiin lisätä Kaukolantien ja Parikkalantien väliseen parannushankkeeseen, joka käynnistyy vuonna 1999.

Mikäli porrastusta ei saada em. hankkeeseen, ja hanke siirtyy myöhemmin toteutettavaksi, kannattaa liittymä parantaa suoraan eritasoliittymäksi.

6.4.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

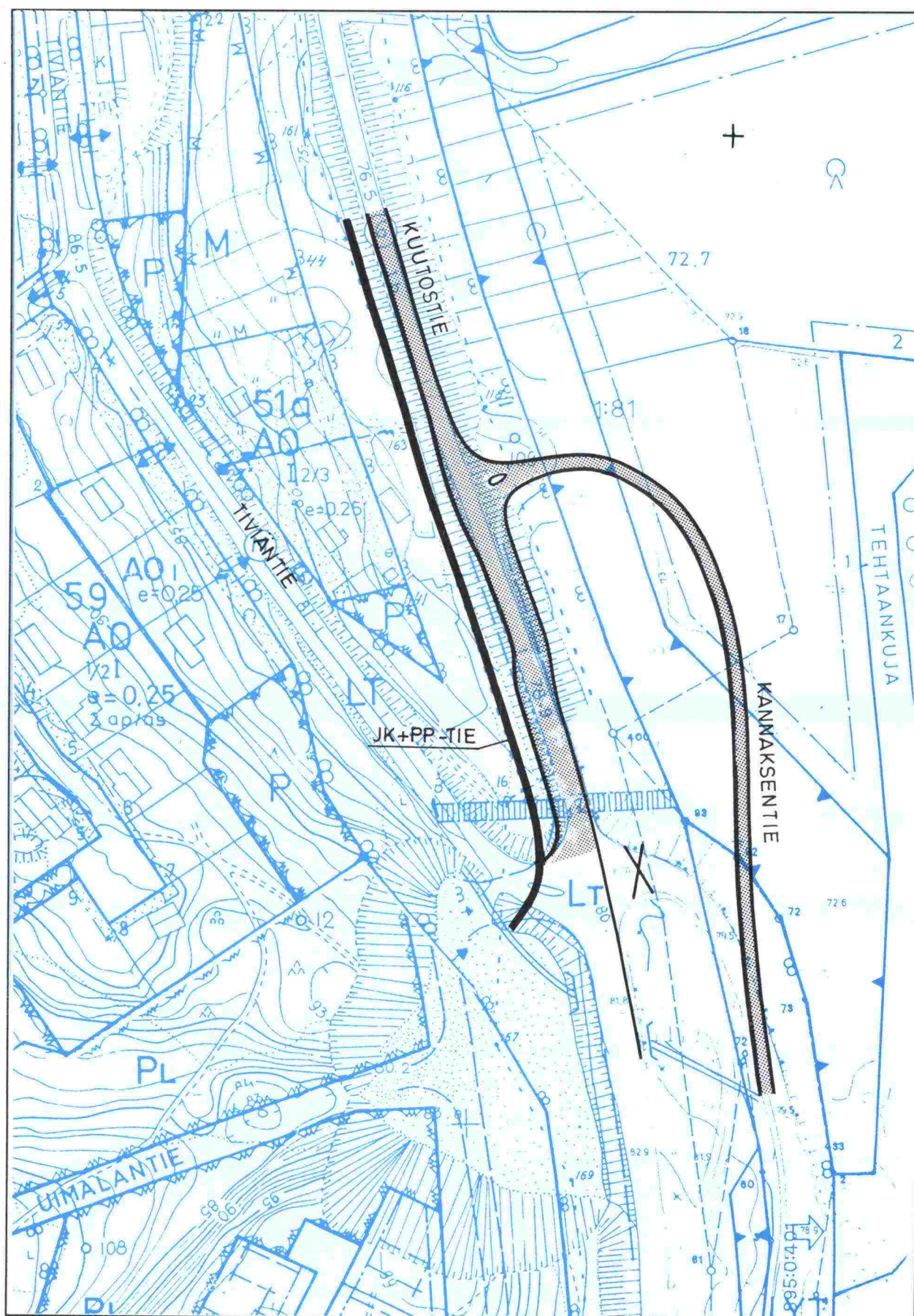
Kevyen liikenteen väyliä on Koitsanlahdessa, Kolmikannasta Tiviäntielle ja keskustaaajamasta Särkisalmen pohjoispuolelle. Maankäyttö valtatievarressa tuottaa kevyttä liikennettä, jonka turvallisuuden parantaminen edellyttää kevyen liikenteen väylien ja tievalaistuksen rakentamisen jatkumista Tiviäntieltä Huhmarisentielle ja Särkisalmelta Mäkelänmäkeen.

Kuutostiellä Kaukolantien ja Parikkalantien välisen tieosan kevyen liikenteen järjestelyt paranevat yksityistiejärjestelyillä. Tehtaanmäessä Parikkalantien liittymän kohdalla tarvitaan kevyen liikenteen alikulkukäytävä, joka on suunniteltu lisättävän käynnistyvään hankkeeseen.

Keskustaaajaman ja Särkisalmen välillä yksityistieliittymät ja tontteliittymät on järjesteltävä poikkileikkauksen leventämisen yhteydessä. Ongelmaksi jää kevyen liikenteen tienylitykset, joita on mahdoton koota alikulkujärjestelyillä hoidettaviksi.

6.4.4 Poikkileikkauksen leventäminen

Poikkileikkauksen leventäminen (10,5/7,5) lisää sekä liikenneturvallisuutta että sujuvuutta. Kuutostiellä Parikkalassa ohituskaistojen rakentamiseen soveltuvia paikkoja on vain Rautjärven rajalla ja Lahdenkylässä. Ne sijaitsevat hirvionnettomuusalueella ja ovat kaukana toisistaan, joten niistä ei saa ohituskaistaparia.



KUVA 6.4.2-1

Periaateluonnos Tiviäntien ja Kannaksentien liittymän porrastamisesta

6.5 Savonlinnantien (vt 14) turvallisuuden parantaminen

Savonlinnantien liikenneturvallisuutta voidaan parantaa liikenteenohjaus-toimin sekä liittymiä parantaen ja tieympäristöä pehmentäen.

Kevyen liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa jatkamalla kevyen liikenteen väylää ja tievalaistusta Mämmönryhmäntielle. Mäkitien turvaton liittymä kannattaisi poistaa Savonlinnantieltä ja ohjata liikenne huolto-aseman takaa Mäntylahdentielle. Savonlinnantien yksityistieliittymät ovat poikkeuksetta turvattomia. Niistä on joko jyrkkä nousu tai muuten huono näkyvyys Savonlinnantielle.

Myllysuluntien liittymässä radan ja valtatie väliin ei mahdu perävaunulinen rekka. Liittymä on siirrettävä parempaan paikkaan ja tie saatava eri tasoon rautatien kanssa. Toimenpide edellyttää Ratahallintokeskuksen toteuttamia yksityistiejärjestelyjä. Liittymän turvallisuutta voidaan parantaa poistamalla radan ja tien välistä kasvillisuutta niin paljon, että näkemä tulee riittäväksi turvalliselle tielle tulolle rautatien takaa.

6.6 Kolmikannantien (mt 4012) parantaminen

Tielaitoksella on valmiit suunnitelmat Kolmikannantien parantamiseksi Kuutostieltä Kolmikannan rajanylityspaikalle. Samassa yhteydessä tehdään tilavaraus Kuutostien ja Kolmikannantien eritasoliittymää varten.

6.7 Alempi soratieverkko

Alemman soratieverkon tien rakenteen ja geometrian parantamishankkeita ei ole otettu liikenneturvallisuussuunnitelmien ohjelmiin. Aikaisemmin tiepiirin ohjelmissa vuodesta toiseen pyörineet kohteet eivät ole päässeet toteutukseen. Usein on käynyt niin, että näille ohjelmissa oleville kohteille ei ole tehty pieniäkään parantamistoimia. Vaikka sorateiden parantamishankkeet eivät näy liikenneturvallisuussuunnitelmien ohjelmissa, tiepiiri parantaa kelirikkohaittoja jatkuvasti kelirikko-ohjelmien mukaisesti.

6.8 Rautateiden tasoristeysten liikenneturvallisuuden parantaminen

Suurin osa tasoristeyksistä poistui Imatra-Joensuu radan sähköistystöiden yhteydessä tehtyjen alikulkukäytävien johdosta. Lahdenkylän ja Kolmikannantien välille jäi Lahdenkyläntien ja muutamien yksityisteiden tasoristeys-siä. Nämä tulisi poistaa rakentamalla rinnakkaistie Joukionlahdentien ja Kolmikannantien eritasoristeysten välille.

Parikkalan aseman pohjoispuolisella rataosalla on useita tasoristeys-siä, jotka on poistettava viimeistään silloin, kun junien nopeus nousee 200 km/h:iin.

Parikkala-Savonlinna rata ei ole sähköistetty, eikä sähköistys ole näköpiirissä liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpidejaksolla.

Särkisalmessa on mahdollisuus poistaa neljä tasoristeystä. Näistä kolme voidaan poistaa ilman tiejärjestelyjä. Neljäs vaatii 100 m tien rakentamista. Pitemmällä aikavälillä tämänkin rataosuuden tasoristeykset tulisi järjestellä eritasoristeyksin.

Valokuvassa 6.8-1 näkyy etualalla tasoristeys, jonka poistaminen vaatii tieyhteiden takana näkyvälle tasoristeykselle, josta on tieyhteys Savonlinnantielle.

6.9 Liittymien näkemäalueiden kunnossapidon tehostaminen

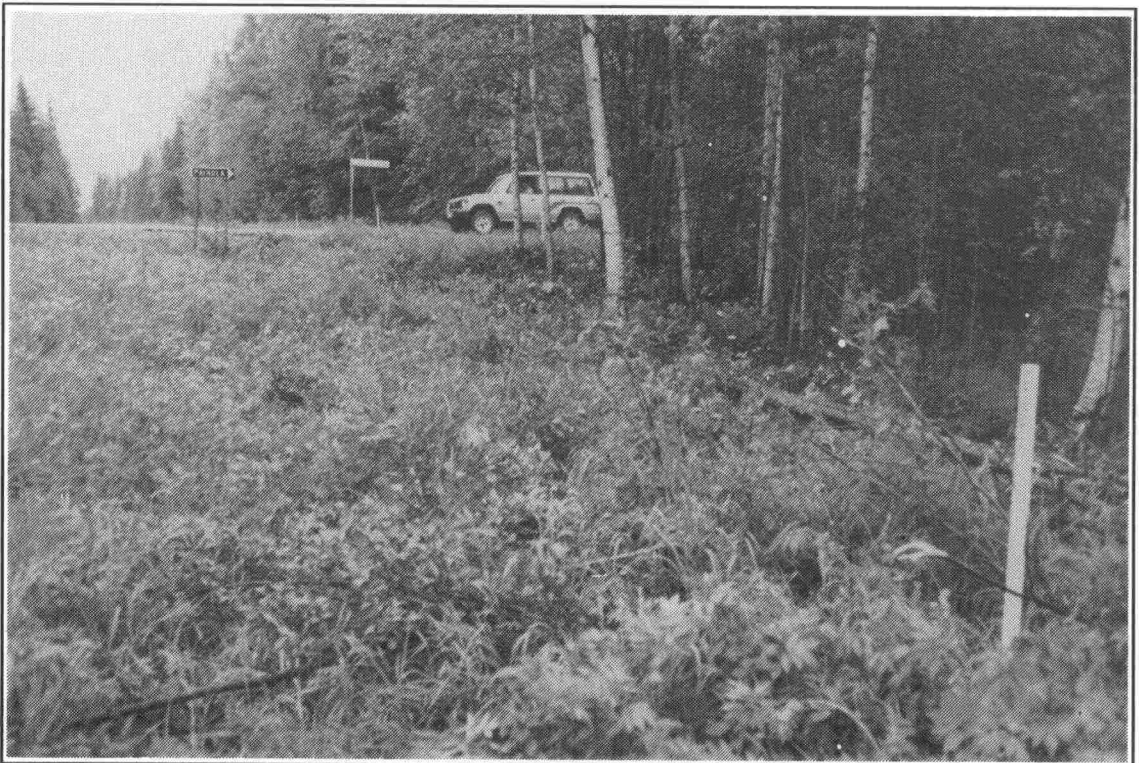
Tienkäyttäjien mielestä yleisin liittymien näkemäalueiden liikenneturvallisuusongelma oli huono näkyvyys. Sateinen kesä kasvatti pensaikkoa niin, että syyskesällä lähes jokaisessa liittymässä oli huono näkyvyys.

Ensiaskel parempaan näkemäalueiden kunnossapitoon on niiden merkintä paaluilla maastoon. Valokuvassa 6.9-1 on asianmukaisesti merkitty ja raivattu yksityistieliittymän näkemäalue. Toinen kunnossapitoa ylläpitävä toimi on näkemäalueen kunnossapidon edellyttäminen kunnan kunnossapitoavustuksen myöntämisperusteeksi. Kunnan tulisi määritellä joko prosentti- tai markkaosuus avustuksesta näkemäalueen kunnossapitoon. Avustusta vähennettäisiin, jos työtä ei ole tehty. Jos tilanne ei tälläkään paranisi, voisi kunta säästyneillä varoilla antaa näkemä-alueiden merkintä- ja raivausurakan jollekin urakoitsijalle.



VALOKUVA 6.8-1

Tämä turvaton tasoristeys voidaan poistaa pienellä yksityistiejärjestelyllä



VALOKUVA 6.9-1

Asianmukaisesti merkitty ja raivattu yksityistien näkemäalue

7. KOULUTUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSTYÖN TOTEUTTAMINEN, KEHITTÄMINEN JA LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN PAINOPISTEALUEET

7.1 Koulutus,- valistus- ja tiedotustyön toteuttaminen

Parikkalan kunnan liikenneturvallisuusryhmä on toiminut säännöllisesti. Parikkalantien parantamisen aikana tehtiin yhteistyötä Liikenneturvan Kouvolan aluetoimiston ja Kaakkois-Suomen tiepiirin kanssa. Erilaisia liikenneturvallisuustapahtumia on järjestetty. Tekninen toimi on toteuttanut liikenneturvallisuussuunnitelmaa, ja on yhteistyössä tielaitoksen kanssa järjestänyt seurantakokouksia. Edelleen tekninen toimi on seurannut liikenneonnettomuuskehitystä mm. teettämällä vuosien 1985-1989 onnettomuustilastosta yhteenvedon.

Poliisi on tehnyt liikennekasvatustyötä kunnan eri hallintokuntien kanssa.

7.2 Koulutus-, valistus- ja tiedotustyön kehittäminen

Liikenneturvallisuuden koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen avulla tuetaan ja täydennetään liikenneympäristön parannustoilla tehtävää työtä.

Kunnan liikenneturvallisuusryhmä, johon kuuluvat eri hallintokunnista nimetyt vastuuhenkilöt, vastaa koulutus, valistus ja tiedotussuunnitelman toteutuksesta, toiminnan vuosittaisesta suunnittelusta, seurannasta ja tiedottamisesta. Vastuuhenkilöt, joista yksi on nimetty yhdyshenkilöksi eli ryhmän vetäjäksi, hoitavat liikenneturvallisuustyötä omissa hallintokunnissaan. Liikenneturvallisuusryhmässä on myös terveyskeskuksen, poliisin ja autokoulun sekä Kaakkois-Suomen tiepiirin ja Liikenneturvan edustajat.

Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on

- liikenneturvallisuustyön koordinointi ja seuranta
- lähivuosien painopistealueiden määrittäminen
- liikenneturvallisuustyöstä ja -asioista tiedottaminen
- liikenneturvallisuustyön tuominen lähelle kuntalaisia ja heidän ajatustensa kuuleminen

Liikenneturvallisuusryhmän yhdyshenkilön tehtävänä on

- kutsua liikenneturvallisuusryhmä koolle
- toimia eri hallintokuntien vastuuhenkilöiden tukihenkilönä
- välittää saamaansa tietoa ja aineistoa vastuuhenkilöille ja tarpeen vaatiessa myös muille
- vastata liikenneturvallisuustyön raportin laatimisesta
- tiedottaa liikenneturvallisuusryhmän toiminnasta ja liikenneturvallisuusasioista

- Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön vastuuhenkilöiden tehtävänä on
- osallistua hallintokuntansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin
 - vastata liikenneturvallisuustyöstä hallintokunnassaan ja saattaa liikenneturvallisuustyö hallintokunnan toimintasuunnitelmaan
 - toimia hallintokuntansa eri sektoreiden liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä
 - koordinoida ja vastata liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestämisestä hallintokunnan henkilöstölle
 - raportoida ja tiedottaa liikenneturvallisuusryhmän yhdyshenkilölle ja hallintokunnan henkilöstölle toteutetusta liikenneturvallisuustyöstä ja sen tuloksista

Tavoitteena on, että liikenneturvallisuustyö muodostuisi jatkuvaksi hallintokuntien normaaliksi työksi ja että kuntalaisetkin saataisiin tunnistamaan sekä oman liikenneympäristönsä että käyttäytymisensä riskit ja toimimaan sen mukaan mahdollisimman turvallisesti.

7.3 Painopistealueet lähitulevaisuuden KVT-työssä

7.3.1 Nopeudet

Autoliikenteen oikea tilannenopeus muuallakin kuin 40 km/h nopeustasolle parannetulla Parikkalantiellä on tärkein lähitulevaisuuden painopistealue. Taajamissa koulujen läheisyydessä ja haja-asutusalueiden asutustiheytyksissä autoliikenteen nopeuksia tulisi saada alemmaksi. Kaikki hallintokunnat ja poliisi voivat osallistua suunnitelmalliseen nopeuksien alentamistyöhön. Yksityiskohtainen suunnitelma, jossa määriteltäisiin tavoitteet, toimet sekä liikenneturvallisuustyön osapuolten vastuut käytännöntyöstä on välttämätön edellytys tehokkaille, taloudellisille ja onnistuneille nopeuksien alentamistoimille.

7.2.2 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Kevyen liikenteen turvallisuuteen vaikuttaa oleellisesti kevyen liikenteen oma liikennekäyttäytyminen ja turvavarusteiden käyttö. Kevyen liikenteen väylien, suojateiden ja alikulkukäytävien oikea käyttö on perusedellytys, jotta ne parantavat liikenneturvallisuutta. Kevyen liikenteen turvallisuus autoliikenteen mukana ajoradalla riippuu myös kevyestä liikenteestä itsestään. Tällöin ensiarvoisen tärkeää on oma varovaisuus ja turvavarusteiden oikea käyttö.

Valokuvassa 7.2.2-1 näkyy yläasteen ja lukiolaisten vakioireitti Tiviäntien kiertoliittymässä. Merkittävä osa kiertoliittymän turvattomaksi maininneista ylä-asteen ja lukion oppilaista mainitsi kiertoliittymän vaarallisuuden syyksi "ei jaksaa kiertää suojatien kautta". Valokuvassa 7.2.2-2 näkyy Kangaskylän koululaisten oikopolku jyrkässä luiskassa. Oikopolku on syntynyt kohtaan, jossa kaapelin asentamisen jälkityöt ovat jääneet tekemättä.

7.2.3 Liikennehaitti

Liikennehaitti on keskeinen painopistealue. Kyselyssä rattijuopot mainittiin usein pelottavina tekijöinä Parikkalan liikenteessä. Liikennehaittiuden ylläpitäminen on kaikkien hallintokuntien yhteinen tehtävä. Tuloksien saavuttaminen vaatii pitkäjänteistä työtä, josta tärkein on ennaltaehkäisevän työn aloittaminen jo alle kouluikäisistä.

7.2.4 Myönteinen suhtautuminen liikenteeseen ja muiden tienkäyttäjien huomioonottaminen

Kyselyt osoittivat, että osalla vastanneista on selvästi negatiivinen ja rajoittunut suhtautuminen liikenteeseen ja muihin liikenteessä mukana oleviin. Moni ongelmatilanne ja mielipaha voitaisiin välttää, jos tienkäyttäjien suhtautuminen liikenteeseen saataisiin myönteisemmäksi. Kohteliaisuus liikenteessä ei maksa mitään ja antaa itselle ja kanssakulkijoille hyvän mielen.



VALOKUVA 7.2.2-1

Yläasteen ja lukion oppilaat oikaisevat Tiviäntien kiertoliittymässä



VALOKUVA 7.2.2-2

Oikopolku Kangaskylän koululta rautatien alikulkukäytävän rampille

8. MUUT LIKENNETURVALLISUUTEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

8.1 Maankäyttö

Maankäyttöratkaisut vaikuttavat oleellisesti kunnan liikenneturvallisuuden tasoon. Yleis- ja osayleiskaavavaihe ovat tärkeimmät. Tällöin lyödään lukkoon liikenneverkko ja erilaisten käyttötarkoitusten sijoitus (asuminen, työpaikat, palvelut). Rakennuskaavan laatimisvaiheessa voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen vielä jonkin verran. Kaavatiet on mitoitettava riittävän alhaiselle nopeudelle. Käytännössä tämä ratkaistaan kaavateiden geometrialla, kaavatietalueen leveydellä ja kaavateiden pituudella. Kaava-alueen liikennemerkkien määrä ratkeaa rakennuskaavan laadintavaiheessa. Hyvin laaditulla kaava-alueella ei tarvita kieltomerkkejä lainkaan.

Kaavatien suunnitteluvaiheessa voidaan tehdä enää hienosäätö. Liittymien muodon, autoliikenteen ja kevyen liikenteen risteämisten hyvällä suunnittelulla luodaan viimeinen silaus hyvälle ja turvalliselle kaavatielle.

Valtateiden varteen ja läheisyyteen rakentaminen aiheuttaa aina liikenneturvallisuusongelmia, joita kaikkia ei mitenkään voida poistaa. Ongelmallisin tilanne on silloin, kun asutusta on molemmin puolin tietä, tai palvelut ja asutus ovat tien eri puolilla.

Paras maankäyttöratkaisu liikenneturvallisuutta ajatellen on ohjata asuminen rakennuskaava-alueille, joissa liikenneturvallisuusnäkökohdat on otettu huomioon aina yleiskaavan laatimisesta kaavatien rakentamiseen saakka.

8.2 Rakennusluvut

Rakennuslupia myönnettäessä tulisi suorittaa liikenneturvallisuustarkastelu. Tarkastelu on aivan yhtä tärkeä omakotitalon kuin suuren liiketalon rakennuslupan yhteydessä. Rakennuslupia myönnettäessä on tarkasteltava mm. seuraavat liikenneturvallisuutteen vaikuttavat tekijät:

- liittymälupa ja liittymän turvallinen paikka
- rakennuksen ja autopaikkojen oikea toiminnallinen sijoitus
- liikennemuotojen erottelu tontilla (asiakas- ja henkilökuntaliikenne, kevyt-, auto- ja huoltoliikenne)

Rakennusvalvonnan on valvottava, että piha- ja liikennealue rakennetaan rakennuslupan edellyttämällä tavalla. Rakentajan esittämät "parannukset" johtavat yleensä liikenneturvallisuusongelmiin.

Rakennusvalvonnan tulisi tiepiirin kanssa sopia yhteistyöstä, jolla liikenneturvallisuutta vaarantavat luvattomat mainostaulut ja kilvet saadaan poistettua. Tiepiirin, kunnan ja yrittäjien yhteistyötä opastuksessa tulisi kehittää kunnan liikenneturvallisuusryhmän johdolla.

8.3 Liikenneturvallisuuskäsitteiden huomioonottaminen asunnon tai liikekiinteistön ostoa tai rakentamista suunniteltaessa

Haja-asutusalueella kevyen liikenteen turvallisuus ei yleensä ole läheskään samalla tasolla kuin taajamissa. Autot ajavat liian kovaa, tiellä on tilaa liian vähän kevyelle liikenteelle ja tien ylitykset ovat turvattomia. Lapsiperheen turvallinen asuinpaikka on hyvin suunnitellulla kaava-alueella liityntäväylän (tonttitien) varrella tai haja-asutusalueella kaukana vilkasliikenteisestä yleisestä tiestä.

Liikekiinteistön paikkaa valittaessa kannattaa kiinnittää huomio liikenteelliseen sijaintiin ja riittävän suureen tonttiin tulevaisuuden laajennustarpeita ajatellen. Selkeät liikennejärjestelyt ja riittävä määrä asiakaspysäköintipaikkoja luovat sekä sujuvan että turvallisen asiakasvirran liikekiinteistöön.

8.4 Liikennealueiden kunnossapito

Liikennealueiden kunnossapidon tärkein tavoite on aina oltava liikenneturvallisuus. Valtion ja kuntien määrärahojen niukkuus tienpitoon on näkynyt viime vuosina erityisesti alemmalla tieverkolla. Kunnossapitotyöt on kohdistettu sinne, missä on eniten liikennettä.

Tienkäyttäjäkyselyissä tuli korostetusti esille alemman tieverkon kunnossapidon puutteet. Aurausta tulisi tehostaa, tien pinnat pitää tasaisemmassa kunnossa ja näkemäalueet raivata kasvustosta joka kesä. Talvella tulisi pitää lumipenkat matalina.

Näkemäalueiden kunnossapidon tehostaminen on niin kunnan, tielaitoksen kuin yksityistiekuntienkin tärkein kesäkunnossapidon liikenneturvallisuustoimi. Tiepiiri järjesti muutama vuosi sitten näkemätalkoot.

Maastotarkastelut osoittivat, että näkemätalkoisiin olisi saatava uutta potkua. Myös yksityistien hoitokunnan olisi ymmärrettävä, että omat liittymät ovat ne tärkeimmät liittymät, joista on nähtävä riittävän kauas päätielle. Toinen tärkeä asia on, että kunnat sitovat näkemäalueiden kunnossapidon selvästi kunnossapitoavustuksiin.

8.5 Liikenteen valvonta

Liikenteen valvonta on tärkeä osa liikenneturvallisuustyössä. Poliisi on mukana Parikkalan liikenneturvallisuusryhmässä ja tämän suunnitelman työryhmässä. Poliisilla on selvät tavoitteet ja valvontasuunnitelmat Parikkalan liikenteen valvontatyöhön.

Tienkäyttäjät toivoivat lisää nopeusvalvontaa taajamiin ja haja-asutusalueen teille, liikenneraittiusvalvontaa sekä kevyen liikenteen ja autoliikenteen liikennesääntöjen noudattamisen valvontaa.

8.6 Puutavaran välivarastointi ja lastaus teillä

Puutavaraa kuormataan teiltä ja varastoidaan liittymien näkemäalueille. Valta- ja seututeiden varsilla hakkuita tehtäessä tulisi aina huomioida liikenneturvallisuusnäkökohdat. Väliaikainen puuvarasto tulisi tehdä aina sivutien varteen riittävän kauas päätiestä. Jos palstalle ei ole tietä, tulisi hakea tiepiiristä lupa tilapäiselle liittymälle, jonka yhteyteen rakennettaisiin kääntösilmukalla varustettu tilapäistie.

8.7 Hirvionnettomuudet ja niiden vähentämismahdollisuudet

Hirvionnettomuudet ovat Parikkalan liikenneturvallisuuden erityisongelma. Hirvionnettomuuksien osuus Parikkalassa oli 27,6 % kaikista onnettomuuksista. Vastaavana aikana Etelä-Karjalan alueen kuntien kaikista onnettomuuksista oli 18,2 % hirvionnettomuuksia.

Hirvionnettomuuksien määrään vaikuttaa merkittävästi hirvikannan suuruus. Hirvikannan pienentäminen on otettava liikenneturvallisuuskysymykseksi Parikkalan kunnassa. Kunnan liikenneturvallisuusryhmän on toimittava aloitteentekijänä kaatolupien lisäämiseksi.

9. TOIMENPIDEOHJELMA

9.1 Tieympäristön liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma on laadittu olosuhdeselvityksissä esille tulleiden liikenneympäristön puutteiden perusteella. Toimenpideohjelma on jaettu toteuttajakohtaisiin taulukkoihin, joissa toimenpiteiden kiireellisyys on jaettu kolmeen luokkaan. Suunnitelmaan on otettu toimenpiteet, jotka on arvioitu toteuttamiskelpoisiksi seuraavan kymmenvuotiskauden aikana.

Kiireellisyysluokkajako on seuraava:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| - kiireellisyysluokka I | 1999-2001 |
| - kiireellisyysluokka II | 2002-2004 |
| - kiireellisyysluokka III | 2005-2008 |

Toimenpideohjelma jakaantuu toteuttajakohtaisesti seuraavasti:

- Tielaitoksen yleisten teiden parantamistoimenpiteet, taulukko 9.1-1
- Tielaitoksen yleisten teiden liikenteenohjaustoimenpiteet, taulukko 9.1-2
- Parikkalan kunnan parantamistoimenpiteet, taulukko 9.1-3
- Parikkalan kunnan liikenteenohjaustoimenpiteet, taulukko 9.1-4
- yksityisten tahojen parantamistoimenpiteet, taulukko 9.1-5
- yksityisten tahojen liikenteenohjaustoimenpiteet, taulukko 9.1-6
- Ratahallintokeskuksen parantamistoimenpiteet, taulukko 9.1-7

Toimenpideohjelman toimenpiteet näkyvät kuvista seuraavasti:

- | | |
|-------------|---|
| Kuva 9.1-8 | Tielaitoksen liikenteenohjaustoimenpiteet |
| Kuva 9.1-9 | Tielaitoksen haja-asutusalueen toimenpiteet |
| Kuva 9.1-10 | Tielaitoksen ja kunnan toimenpiteet Särkisalmella ja keskustaajamassa |
| Kuva 9.1-11 | Ratahallintokeskuksen parantamistoimenpiteet |
| Kuva 9.1-12 | Yksityisten tahojen parantamistoimenpiteet |

Toimenpideohjelman taulukoissa on käytetty seuraavia lyhenteitä:

- | | | |
|---------------|---|--|
| vt | = | valtatie |
| mt | = | maantie |
| pt | = | paikallistie |
| KL | = | kiireellisyysluokka |
| TP | = | toimenpide |
| Heva.onn.väh. | = | laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä ensimmäisenä vuonna tielaitoksen käyttämällä TARVA 3.2 laskentaohjelmalla |
- Vähenemät muuttuvat liikennemäärien, onnettomuuksien ja muiden laskentamallin muuttujien muuttuessa.

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-1

Tielaitoksen parantamistoimenpiteet

Kohde n:o	Kohde Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	Heva-väh. (hqv. onn./1.v)	KL
1	Kuutostien liittymien pienet parantamistoimenpiteet (vt 6) <ul style="list-style-type: none"> - väistötilan rakentaminen Kesusmaantien liittymään (mt 4013) - Tyyneläntien liittymän poistaminen (yt) - väistötilan rakentaminen Aaojantien liittymään (yt) - tulpan, väistötilan ja oikealle kääntyvän kaistan rakentaminen ja liittyvän tien tasauksen nostaminen Rautalahdentien liittymässä (pt 14936) - tulpan ja väistötilan rakentaminen Savikummusalontien liittymään (pt 14939) - tulpan ja väistötilan rakentaminen Savikummun liittymään (yt) - väistötilan rakentaminen Vuorelantien liittymään (yt) - Savonlinnantien liittymän muodon ja näkyvyyden parantaminen (vt 14) - Melkonieementien tasauksen, liittymän muodon ja liikenteen ohjauksen parantaminen (mt 405) - tulpan ja väistötilan rakentaminen Koirniementien liittymään (yt) - väistötilan ja oikealle kääntymiskaistan rakentaminen Eskolantien liittymään (pt 14934) - väistötilan rakentaminen Lahdenkyläntien liittymään (tarpeellisuus riippuu tasoristeyksen poistamisen aikataulusta) (pt 14933) - väistötilan rakentaminen Revonlahdentien liittymään (yt) - väistötilan rakentaminen Koitsanlahden kaupan liittymään (yt) - väistötilan rakentaminen Koitsanlahdentien liittymään (mt 4001) 	1710 (80) (10) (80) (300) (120) (120) (80) (50) (100) (120) (250) (80) (80) (80) (80)	0,115 (0,006) (0,002) (0,004) (0,007) (0,015) (0,007) (0,007) (0,011) (0,013) (0,009) (0,012) (0,007) (0,004) (0,005) (0,009)	I
2	Kuutostien parantaminen Kaukolantien ja Parikkalantien välillä <ul style="list-style-type: none"> - yksityistiejärjestelyt - ohituskaista - kevyen liikenteen alikulkukäytävät (2 kpl) - tievalaistus 	7500 (1200) (4500) (1500) (300)	0,156 (0,050) (0,058) (0,007) (0,015)	I

Parikkalan liikenneturvallisuuksuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-1 jatkuu

Tielaitoksen parantamistoimenpiteet

Kohde n:o	Kohde Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	Heva-väh. (hqv. onn./1.v)	KL
3	Kuutostien parantaminen Parikkalantien ja Melkonimentien välillä (vt 6) - tievalaistuksen rakentaminen myötäävin pylväin - poikkileikkauksen leventäminen 10,5/7,5 - yksityistiejärjestelyt liittymien vähentämiseksi	5600 (600) (4000) (1000)	0,292 (0,121) (0,041) (0,090)	 I II II
4	Kannaksentien parantaminen Tiviäntien ja Kaukolantien välillä (vt 6) - Kannaksentien ja Tiviäntien liittymien parantaminen (mt 4017/mt 4011) - Huhmarisentien eritasoliittymän rakentaminen (pt 1494) - yksityistiejärjestelyt Tetrisuontien liittymän poistamiseksi - kevyen liikenteen väylän rakentaminen Tiviäntieltä Huhmarisentielle - poikkileikkauksen leventäminen - tievalaistuksen rakentaminen	10800 (600) (5000) (200) (2000) (2800) (200)	0,162 (0,051) (0,028) (0,031) (0,015) (0,027) (0,010)	 II III III II II I
5	Kuutostien leventäminen Särkisalmen ja Kirjavalan välillä (vt 6) - poikkileikkauksen leventäminen 10,5/7,5	6000	0,104	III
6	Kuutostien kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen Särkisalmelta Mäkelänmäkeen (vt 6) - jk + pp-tien rakentaminen (2 km) - tievalaistuksen rakentaminen myötäävin pylväin - yksityistiejärjestelyt	2150 (1300) (350) (500)	0,049 (0,008) (0,004) (0,019)	III
7	Kuutostien ja Kolmikannantien eritasoliittymän rakentaminen (vt 6/mt 4012) - tilavaraus eritasoliittymän rakentamista varten	-	-	III
8	Savonlinnantien kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen Särkisalmella (vt 14) - jk + pp-tien rakentaminen Mäntylahdentielle Mämmönryhmäntielle - tievalaistuksen rakentaminen myötäävin pylväin	700 (550) (150)	0,009 (0,004) (0,005)	III

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-1 jatkuu

Tielaitoksen parantamistoimenpiteet

Kohde n:o	Kohde Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	Heva-väh. (hjb. onn./1.v)	KL
9	Savonlinnantien pienet parantamistoimenpiteet (vt 14) - väistötien rakentaminen Myllysuluntien liittymään - kalliokohdan avartaminen Mäntylahdentien liittymän pohjoispuolella	180 (80) (100)	0,003 (0,002) (0,001)	II
10	Kolmikannantien parantaminen (mt 4012) - tien suuntauksen ja tasauksen parantaminen - tien poikkileikkauksen leventäminen	7500	0,010	I
11	Parikkalantien tasauksen nosto Kukonkannankujan kohdalla (mt 4015) - tasauksen nosto Kukonkannan liittymän pohjoispuolella	20	0,000	I
12	Melkonimenttien nopeusrajoituksen tukitoimet Särkisalmella (mt 405) - suojatien keskisaarekkeet liikekeskustan ja Rajaniementien liittymän suojateille (4 kpl)	40	0,019	I
13	Kannaksentie (mt 4011) - tievalaistuksen rakentaminen	100	0,001	I

Parikkalan liikenneturvallisuuksuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-2

Tielaitoksen liikenteenohjaustoimenpiteet, kiireellisyysluokka I

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	Heva-väh. (hvj. onn./1.v)
50	Kuutostie/ Parikkalantie (vt 6/mt 4015)	- STOP-merkit	2	0,015
51	Kuutostie/ Melkoniementie/ Rantatie (vt 6/mt 405/ rkt)	- STOP-merkkien asentaminen (edellyttää liittyvien teiden tasauksen parantamista)	3	0,037
52	Kuutostie/ Itäkatu/Rantatie (vt 6/rkt/rkt)	- STOP-merkkien asentaminen (edellyttää Rantatien tasauksen nostoa) - ohituskiellon merkintä	3 5	0,008
53	Kuutostie/ Tiviäntie/ Kannaksentie (vt 6/mt 4017/ mt 401)	- STOP-merkkien asentaminen (edellyttää Kannaksentien tasauksen nostoa)	5	0,042
54	Kuutostie/ Huhmarisentie/ Kaukolantie (vt 6/rkt/pt 14941)	- STOP-merkkien asentaminen	3	0,010
55	Kuutostie/ Eskolantie (vt 6/pt 14934)	- STOP-merkkien asentaminen	2	0,006
56	Kuutostie/ Moskuuntie/yksit. (vt 6/yt/yt)	- STOP-merkkien asentaminen	5	0,010
57	Kuutostie (vt 6)	- ohituskiellot liikennemerkillä Koitsanlahden kaupalta Koitsantielle - ohituskiellot liikennemerkillä Patsaspuiston levähdysalueen kohdalle	6 6	0,000 0,000
58	Kuutostie/ Koirniementie (vt 6/yt)	- STOP-merkin asentaminen	3	0,004

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-2 jatkuu

Tielaitoksen liikenteenohjaustoimenpiteet, kiireellisyysluokka I

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	Heva-väh. (hqv. onn./1.v)
59	Kaukolantie (pt 14941)	- 50 km/h nopeusrajoitus noin 600 m matkalle valtatiestä lähtien	5	0,002
		- pysähtymiskielto patotien kohdalle	5	0,000
		- reunapaalujen asentaminen patotien rummun kaiteiden molempiin päihin	5	0,000
60	Melkonientie (mt 405)	- 40 km/h nopeusrajoitus Kuutostieltä Rajaniementielle	5	0,005
		- 60 km/h nopeusrajoitus Rajaniemen- tieltä Maataloustielle	10	0,006
		- 50 km/h nopeusrajoitus Lahdenpoh- jan kylänkohdalle	5	0,005
		- tien reunaviivojen maalaus koko päällystetylle tieosalle	65	0,037
61	Simpeleentie (mt 4051)	- 60 km/h nopeusrajoitus asutuksen kohdalle (noin 1 km Kuutostieltä alkaen)	6	0,005
		- reunaviivojen maalaus	5	0,008
62	Rautalahdentie (pt 14936)	- mutkan taustamerkki Kiviahontien liittymään	3	0,000
63	Kesusmaantie (mt 4013)	- tien reunaviivojen maalaus	3	0,004
64	Kannaksentie (mt 4013)	- tien reunaviivojen maalaus	6	0,002

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-3

Parikkalan kunnan parantamistoimenpiteet

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	KL
101	Kirjolan koulun ja Kirjolankadun liikennejärjestelyt	- Kirjolan koulun ja Kirjolankadun liikennejärjestelyjen parantaminen (edellyttää yleissuunnitelman laatimista)	x)	II
102	Kangaskyläntien jk + pp-tie, pajan kohta	- pajan liittymän siirto tontin nurkalle ja matalan metalliaidan rakentaminen pajan kulmalta 10-15 metriä Parikkalantien suuntaan	10	I
103	Opintie	- korotetut suojatiet Kangaskylän koulun kohdalle - tienylitysten ohjaaminen suojateille istutuksia apuna käyttäen	40	I
104	Kukonkannankuja	- jk + pp-tieyhteyksien rakentaminen jk + pp-tieltä Parikkalantien liittymään	50	I
105	Vallikatu/Tiviäntie	- liittymän katkaisu	10	I
106	Rantatie	- molempien Kuutostien liittymien tasauksen nosto STOP-merkkien asentamisen yhteydessä	20	I

x) Kustannukset selviävät yleissuunnitelman yhteydessä

TAULUKKO 9.1-4

Parikkalan kunnan liikenteenohjaustoimenpiteet, kiireellisyysluokka I

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)
150	Keskustaajama ja Särkisalmi	Liikenteenohjaussuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen käsittäen mm. - nopeusrajoitukset ja niiden merkintä - kevyen liikenteen väylien merkintä - suojateiden johdonmukainen merkintä - lisäkilpien käyttö - liikennemerkkien käyttö tieliikennelain ja liikennemerkkien käyttöohjeiden mukaisesti	50

Parikkalan liikenneturvallisuuksuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-5

Yksityisteiden parantamistoimenpiteet, kiireellisyysluokka I

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)
201	Kinnarsalmentie/ Kesusmaantie	- tasauksen ja liittymän havaittavuuden parantaminen	5
202	Kinnarsalmentie	- puukaiteiden uusiminen metallikaiteiksi ja molempien päiden upottaminen maahan - kaiteiden päiden merkintä tien reunapaaluin	10
203	Myllysuluntie	- jk + pp-tien rakentaminen Kisapirtiltä Kodintien liittymään	250
204	Särkisalmen koulutie	- tien rakenteen parantaminen ja tien leventäminen tai erillisen jk + pp-tien rakentaminen	80
205	Koussanrinteentie	- puukaiteiden uusiminen metallikaiteiksi ja molempien päiden upottaminen maahan sekä merkintä reunapaaluin - metallikaiteiden päiden upotus maahan ja päiden merkintä reunapaaluin	10
206	Kontiolammentie/ Kannuksentie	- liittymän siirto tai tasauksen nosto	10 tai 2
207	Kososennurkantie/ Kuutostie	- liittymän siirto 50-100 m Kinnarniemen suuntaan	50-100
208	Somostensaarentie/ Kuutostie	- näkemäleikkaus	10
209	Sahinojantie/ Kuutostie	- näkemäleikkaus	15
210	Savikummuntie/ Ryhäluodontie	- näkemäleikkauksen muodon parantaminen	5
211	Niemennurkantie/ Rautalahdentie/ Niemennurkantie	- liittymän parantaminen T-liittymäksi ja väistämisvelvollisuusmerkin asentaminen	5
212	Louhimontie/ Kannaksentie	- liittymän siirtäminen Tiviäntien suuntaan	20
213	Maunusuontie/ Kannaksentie	- liittymän tasauksen ja näkemän parantaminen	5
214	Lammassaarentie/ Kannaksentie	- näkemäleikkaus tai liittymän siirto parempaan paikkaan	10 20

Parikkalan liikenneturvallisuuksuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-5 jatkuu

Yksityisteiden parantamistoimenpiteet, kiireellisyysluokka I

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)
215	Korpisaarentie/ Savonlinnantie	- näkemäleikkaus	5
216	Mäkitie/ Savonlinnantie	- tasauksen ja näkemän parantaminen tai liikenteen ohjaus Mäntylahdentielle	20 50
217	Pärnäkiventie/ Ristimäentie	- näkemäleikkaus	10
218	Tyrjänrantatie/ Kannaksentie	- liittyvän tien tasauksen nosto	3
219	Hämeenlahdentie/ Simpeleentie	- liittymän muodon parantaminen	8
220	Tähtiniementie/ Simpeleentie	- liittymän muodon parantaminen	3
221	Tokmannin piha	- piha- ja pysäköintialueiden jäsentely ja asianmukainen merkintä	30
222	Siwan, postin ja Nökön pihat	- piha- ja pysäköintialueiden jäsentely ja asianmukainen merkintä	50
223	Aaojantie, mutka n. 1 km valtatieltä	- mutkan oikaisu	20
224	Jalaslammin koulu	- koulun liittymän siirto ja näkemäalueen merkintä ja raivaus - aidan rakentaminen koulun pihan ja tien väliin	10 10
225	Kaikki yksityistie- liittymät ja rautatien tasoristeykset	- näkemäalueiden merkintä paaluilla ja näkemäalueen kunnossapidon tehostaminen	1-3 kpl
226	Yksitystien liittymä Mäntylahdentien vastapuolelle Savonlinnantielle	- tasauksen nosto	10
227	Yksitystie Melkonientieltä Savonlinnantielle Särkilahdella	- tasauksen nosto	10
228	Myllysuluntie/ Savonlinnantie	- näkemäalueiden merkintä rautatien tasoristeyksen takaa niin suureksi, että voi tulla turvallisesti Savonlinnantielle ja näkemäleikkaus ja raivaus	20

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-6

Yksityisteiden liikenteenohjaustoimenpiteet, kiireellisyysluokka I

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)
251	Myllysuluntie, Kisapirtti-Kodintie	- 40 km/h nopeusrajoitus Kisapirtiltä Kodintielle	6
252	Kaukolan koulu	- 40 km/h nopeusrajoitus molemmille Kaukolantieltä koululle johtaville teille	6
253	Kaikki tieverkon yksityistieliittymät	- pääsuunnan määrittäminen ja väistämisvelvollisuuden osoittaminen liittyvälle suunnalle	0,2-1,5/kpl
254	Savikummuntie/ Kytösuontien liittymän kohta	- mutkan taustamerkki	3
255	Kousanrinteentie, Mirananmäentien liittymän kohta	- mutkan taustamerkki	3
256	Aaojantie	- tien reunapaalut siltojen kaiteiden kaikkiin päihin	5
257	Matkaniementie	- 40 km/h nopeusrajoitus Koitsanlahden koulun kohdalle	4
258	Kinnarsalmentie	- 40 km/h nopeusrajoitus Kinnarniemen koulun kohdalle	4

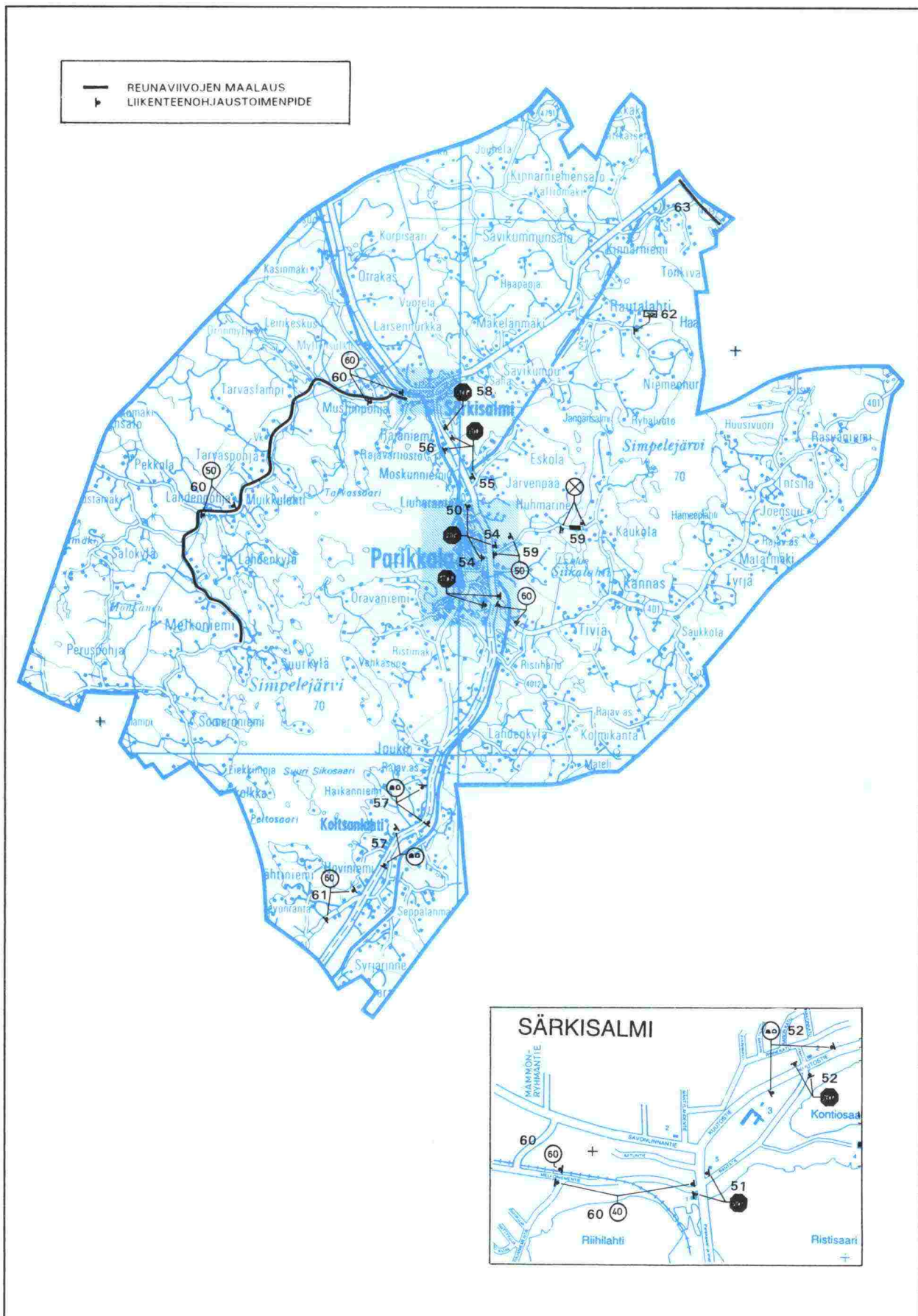
Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

TAULUKKO 9.1-7

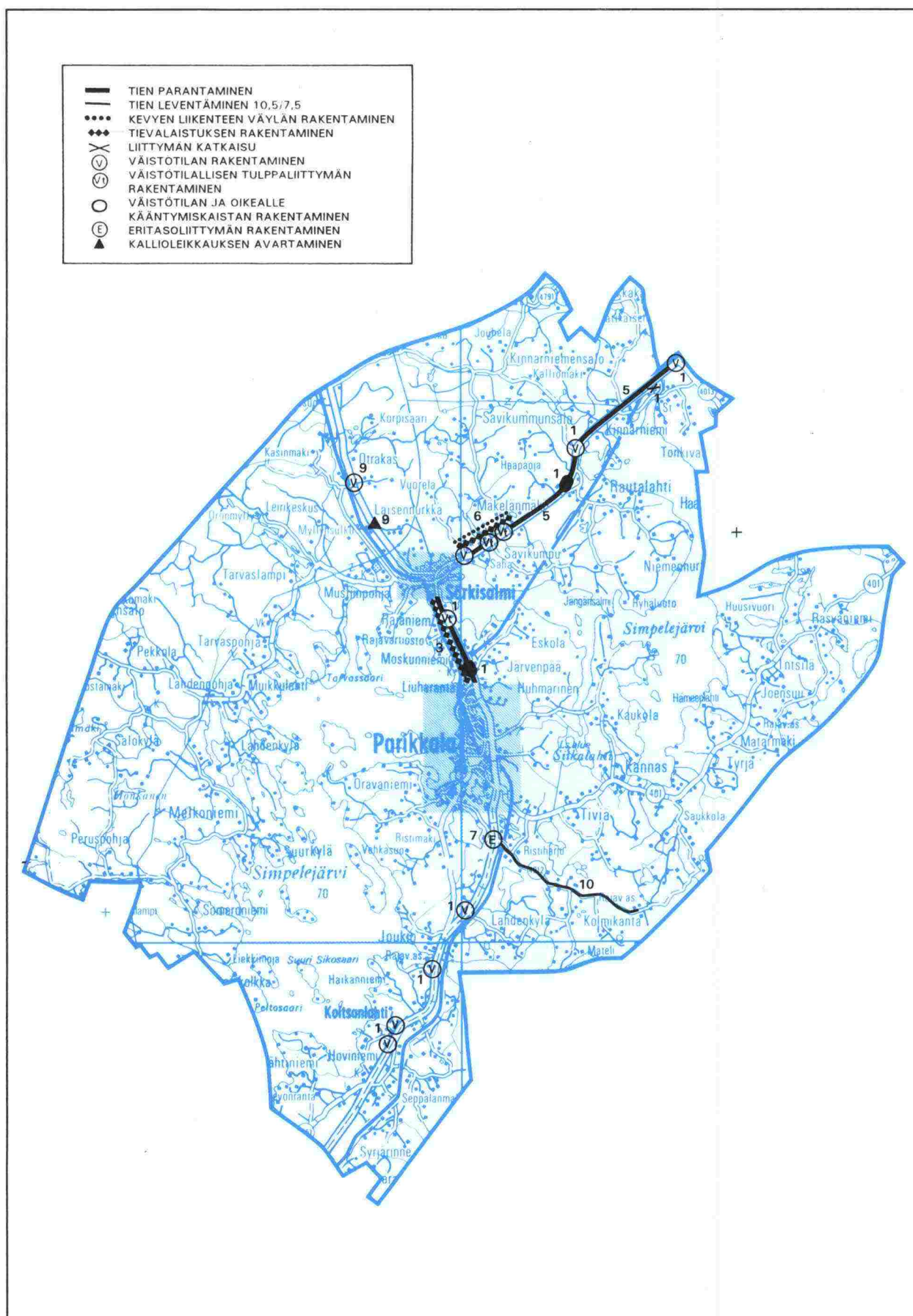
Ratahallintokeskuksen parantamistoimenpiteet

TP n:o	Kohde	Toimenpiteet	Toteut. kust. (1000 mk)	KL
301	Savonlinna- Parikkala rautatie, Särkisalmi	- Särkisalmen vartioimattomien tasoristeysten poistaminen Särkisalmella (3 kpl)	100	I
302	Kouvola-Joensuu radan tasoristeys- sen poistaminen rinnakkaistie- ja eritasojärjestelyin	- Lahdenkylän, Rida I:n, Rida II:n ja Mirasuon tasoristeysten poistaminen rakentamalla rinnakkaistie Lahdenkyläntieltä Kolmikannantielle - Härskiinniemen tasoristeuksen poistaminen rakentamalla pengertie Moskuuntieltä Parikkalantielle ja kevyen liikenteen alikulkukäytävä tasoristeuksen kohdalle - Repo I:n, Pirhosen, Huopatehtaan ja venelaiturin tasoristeysten poistaminen rakentamalla rinnakkaistie - Jantusen, Savikummuntien ja Valkeapään tasoristeysten poisto ja eritasoristeuksen rakentaminen Savikummuntielle - Vilksa O:n, Rautalahden, Vilksa E:n ja Naukkarisen tasoristeuksen poistaminen rakentamalla eritasoristeys Rautalahdentielle ja rinnakkaistiet - Kinnarniemen tasoristeuksen poistaminen ja eritasoristeuksen rakentaminen - Seppäsen ja Loikkanen M:n tasoristeysten poistaminen rakentamalla rinnakkaistie	x)	III
303	Savonlinna- Parikkala rautatie	- vartioimattomien tasoristeysten poistaminen rinnakkaistiejärjestelyin ja rakentamalla 1-2 alikulkusiltaa tai turvalaitosta	2000	II

x) kustannukset selviävät tarkempien suunnitelmien laatimisen yhteydessä

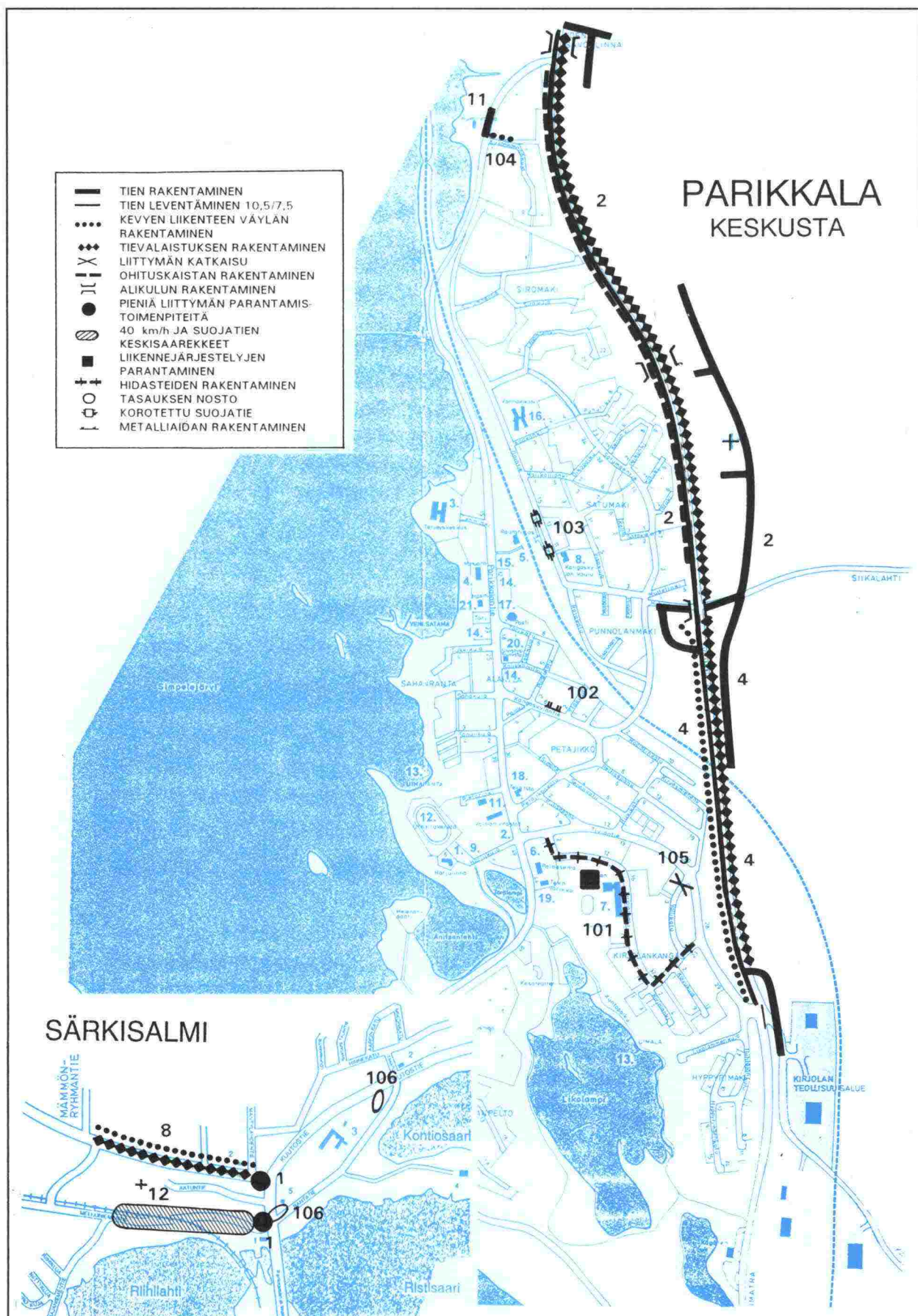


KUVA 9.1-8
 Tielaitoksen liikenteenohjaustoimenpiteet



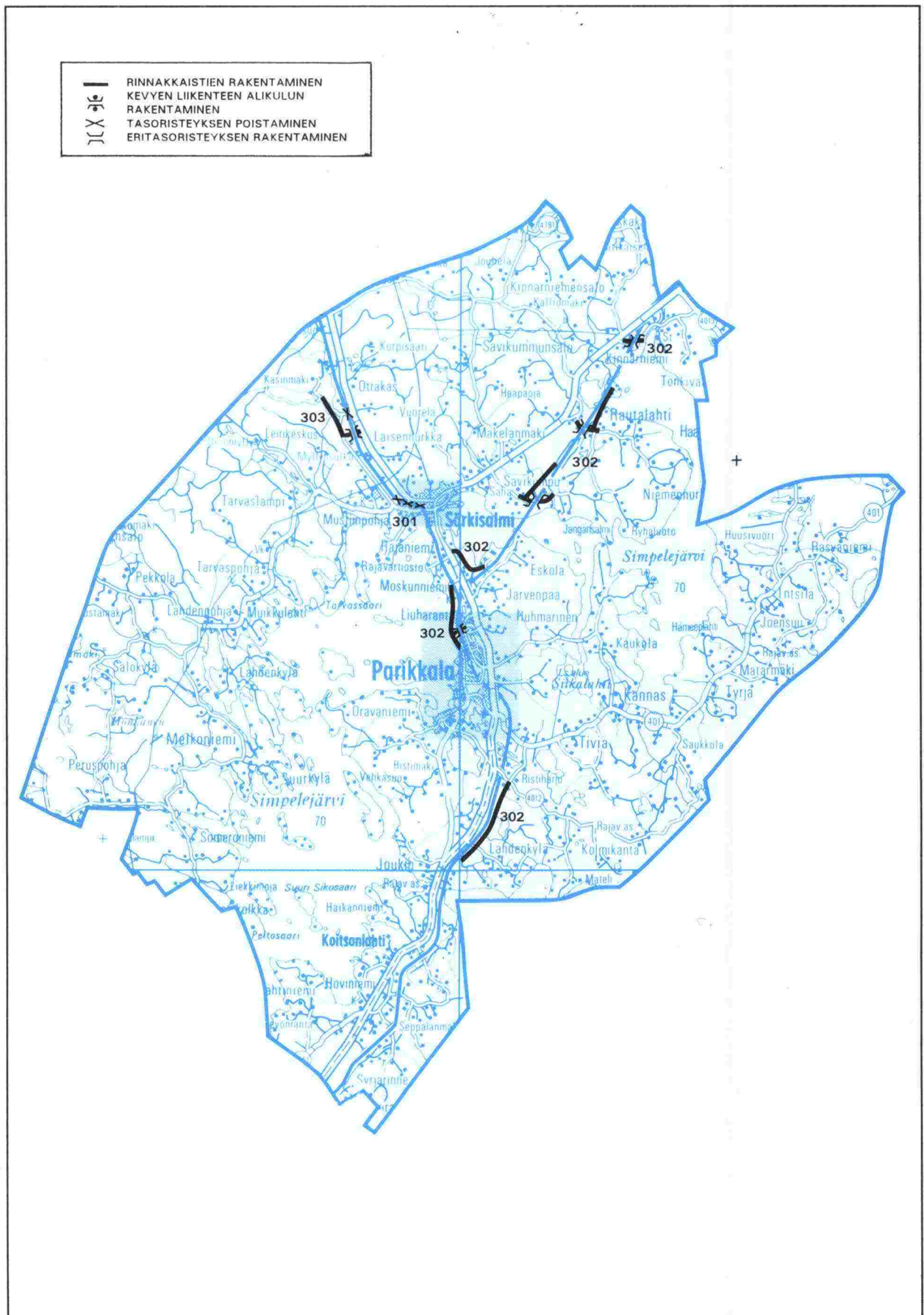
KUVA 9.1-9

Tielaitoksen haja-asutusalueen toimenpiteet



KUVA 9.1-10

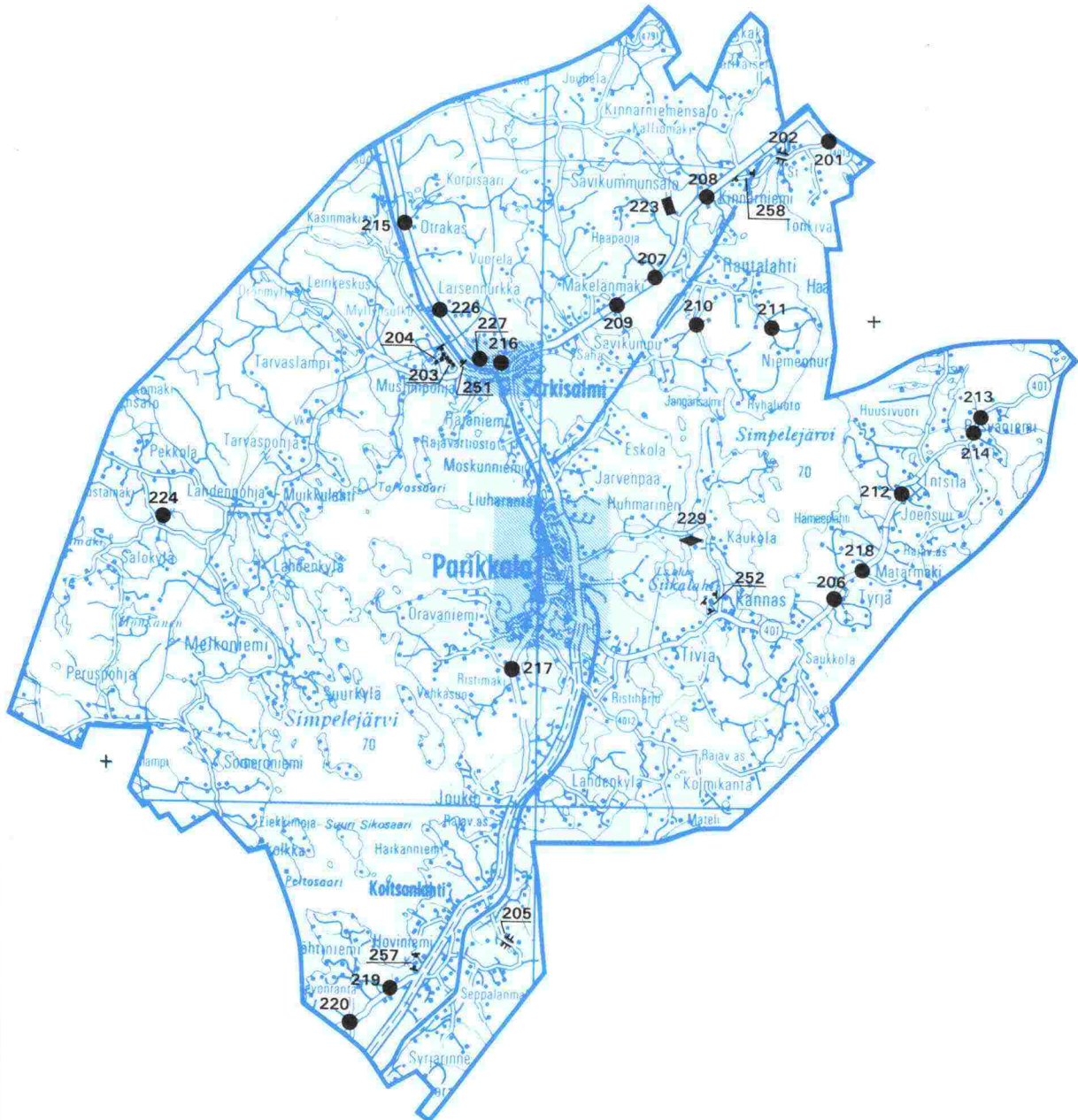
Tielaitoksen ja kunnan toimenpiteet Särkisalmella ja keskustaajamassa



KUVA 9.1-11

Ratahallintokeskuksen parantamistoimenpiteet

- LIITYMÄN PARANTAMINEN
- ... KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄN RAKENTAMINEN
- KAITEIDEN UUSIMINEN
- ▲ PYSÄKÖINTIPAIKAN RAKENTAMINEN
- LIIKENTEENOHJAUksen PARANTAMINEN
- MUTKAN OIKAISU



KUVA 9.1-12

Yksityisten tahojen parantamistoimenpiteet

9.2 Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Parikkalan liikenneturvallisuusryhmä on laatinut koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelmansa. Päävastuu hallintokuntien työn toteuttamisessa on liikenneturvallisuustyön vastuuhenkilöillä, jotka toimivat hallintokuntiansa eri sektorien tukena, tiedottavat toimenpiteistä ja osallistuvat liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin.

Taulukosta 9.2-1 näkyy koulutoimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma.

Taulukosta 9.2-2 näkyy sosiaalilautakunnan koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma.

Taulukosta 9.2-3 näkyy Parikkalan kansanterveystyön kuntayhtymän koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma.

Taulukossa 9.2-4 näkyy teknisen toimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma.

Taulukossa 9.2-5 näkyy vapaa-ajan toimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma.

Taulukossa 9.2-6 näkyy Imatran kihlakunnan poliisilaitoksen Parikkalan palvelutoimiston koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma.

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

Taulukko 9.2-1

Koulutoimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Kohderyhmä/tavoite	Toimenpide	Päävastuu koulutoimen vastuuhenkilö Vastuu	Ajoitus
1.-2.luokat Oma koulumatka turvallisesti Pyöräilykypärän käyttäminen Heijastimen käyttäminen	Harjoittelua koulun lähialueella Kulkeminen linja-autossa ja taksissa 1.lk saavat kypärät (Lions) Kaikille heijastimet	Opettajat	Lukuvuoden alussa
3.-4.luokat Edellisten lisäksi keskeisten liikenne-merkkien tunteminen	Polkupyörällä ajon harjoittelurata koulun piha-alueelle		Lukuvuoden alussa sekä 1.lk lukuvuoden lopussa
5.-6.luokat Edellisten lisäksi keskeisten liikennesääntöjen tunteminen	Polkupyörän katsastuskortti Poliisin vierailut		
7.-9.luokat Mopo; säännöt, ajaminen ja mopon kunto	Mopoleiri joka toinen vuosi Tapahtumapäivä joka toinen kevät	Poliisi, motoristit, kunta ja seurakunta	Mopoleiri kesällä Tapahtumapäivä keväällä
Lukio Autoilijan vastuu	Liikennefysiikankurssi kaikille pakollinen Ajokurssi mahdollista ottaa valinnaiskurssina	Fysiikan opettaja Liikennekoulu	1.lk
Opettajat	Ajankohtaiset liikenneasiat	Koulutoimen vastuuhenkilö	Opettajien kokoukset
Vanhemmat	Ajankohtaiset liikenneasiat	Opettajat	Vanhempainillat
Koulukuljettajat	Liikenneturvallisuusasioiden huomioiminen koulukuljetuksissa	Sivistyslautakunta	Tarjouspyyntöjen yhteydessä

Tavoite: Myönteinen suhtautuminen liikenteeseen.

Tiedottaminen: Erityiset liikennetempaukset ja tapahtumat lehdistölle
Vanhempainillat

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

Taulukko 9.2-2

Sosiaalitoimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu / vastuuhenkilö Vastuu	Ajoitus
ALLE KOULU- IKÄISET LAPSET JA HEIDÄN VANHEMPANSA	Oikean liikenne- käyttäytymisen opettaminen ja turvavälineiden käyttö (pyöräily- kypärä, heijastin, turvaistuimet)	<ul style="list-style-type: none"> aikuisten oikea esi- merkki lapsen/lapsiryhmän kanssa liikkuminen liikenteessä opetustuokiot poliisin vierailu tutustuminen poliisin työhön/vierailu poliisilaitoksella ilta vanhemmille ja henkilökunnalle liikenneturvallisuusasioista 	<ul style="list-style-type: none"> päiväkotien henkilökunta perhepäivähoitajat leikinohjaaja poliisi 	<p>Huhti- toukokuu</p> <p>jatkuva</p> <p>Huhti- toukokuu vuosittain</p> <p>marraskuu/ joka toinen vuosi</p>
IKÄÄNTYVÄT LIIKENTEESSÄ LIIKKUJAT <ul style="list-style-type: none"> jalankulkijat mopoilijat autoilijat pyöräilijät pyöräpotkurin käyttäjät 	Itse tiedostaisivat oman kykynsä liikkua liikenteessä ja turvavälineiden käyttö	<ul style="list-style-type: none"> tiedotusta vanhemman väen kerhoissa ja päiväkeskuksessa henkilökohtainen opastus kotikäynnin yhteydessä 	<ul style="list-style-type: none"> poliisi päivä- keskus- henkilöstö kotipalvelu- henkilöstö 	<p>vuosittain</p> <p>jatkuva</p>
LIIKUNTAESTEISET LIIKKUJAT, KEHITYSVAMMAISET	Oikean liikenne- käyttäytymisen opettaminen ja turvavälineiden käyttö (heijastin, pyöräilykypärä)	<ul style="list-style-type: none"> poliisin vierailu ohjaava henkilökunta valistaa videofilmi 	<ul style="list-style-type: none"> poliisi ohjaus- henkilöstö 	vuosittain
PÄIHTEIDEN KÄYTTÄJÄT	Raittiuden korostaminen liikenteessä	Keskustelua kohdattaessa	<ul style="list-style-type: none"> sosiaalityöntekijät kotipalvelu- henkilöstö 	jatkuva
MUUT ERITYISRYHMÄT	Oikea liikenne- käyttäytyminen	Keskustelua kohdattaessa	<ul style="list-style-type: none"> sosiaalityöntekijät kotipalvelu- henkilöstö 	jatkuva
SOSIAALITOIMEN HENKILÖSTÖ	Liikenneturvallisuu- stiedon lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> materiaalin jako koulutustilaisuus 	<ul style="list-style-type: none"> vastuuhenkilö 	vuosittain muutaman vuoden välein

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

Taulukko 9.2-3

Kansanterveystyön KY:n Parikkalan terveystieteiden
koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus
Odottavat äidit ja perheet	Turvavyön käyttö Lapsi turvallisesti autossa, liikenteessä ja pyörällä Esimerkillinen käytös	Henkilökohtainen ohjaus Videot Esitteet Perhevalmennus	Neuvola terveydenhoitajat	Jatkuvaa
Alle kouluikäiset lapset	Lapsi turvallisesti autossa, liikenteessä. Turvallinen pyöräily	Henkilökohtainen ohjaus Videot Esitteet Istuimien ja verkkojen lainaus	Neuvola terveydenhoitajat	Jatkuvaa Joskus esim. näyttely, ohjaus
Kouluikäiset	Turvallinen liikkuminen Suojavälineiden käyttö	Ohjaus Ensiapuohjaus	Poliisi Opettajat Vanhemmat Kouluterveydenhoitaja	Tavattaessa ja tarvittaessa
Ajokorttia hakevat	Liikenteessä vain ajokyykyiset	Hyvät ja tarkoituksenmukaiset terveystarkastukset	Lääkärit Yleiset ohjeet Käytäntö	
Ikääntyvät	Vanhukset turvallisesti liikenteessä Turvallinen kotiutus vuodeosastolta Apuvälineet sopivat, turvalliset ja riittävä käyttö Ympäristö turvallinen Ajokyyvyttömät pois liikenteestä	Hyvät apuvälineet ja ohjaus Luotettavat ajokorttitarkastukset Hyvä hiekoitus (laitokset, vanhusentalot yms.)	Kotisairaanhoito Lääkärin vastaanotto Kuntoutus	Jatkuvaa Kampanjoita, esim. lonkka-murtumien vähentäminen lähitulevaisuudessa
Henkilökunta	Oikean tiedon antaminen	Luennot	Poliisi Liikenneturvakeskus	Tarvittaessa
Ambulanssi	Hälytysajoneuvon kohtaaminen liikenteessä	Ensiapuohjauksen yhteydessä	Ambulanssihenkilökunta	Tarvittaessa

Tiedottaminen: Henkilökohtaista ja tiedotusvälineet

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

Taulukko 9.2-4

Teknisen toimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Kohde/tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
Liikenneympäristönparantamishankkeiden	Liikenneympäristön parantamishankkeiden budjetointi	Kunnaninsinööri	Vuosittain	Lehdistö
Liikenneympäristön edelleen kehittäminen	Liikenneonnettomuustilastojen seuranta ja uusien parantamishankkeiden ohjelmointi	Kunnaninsinööri	Jatkuva	Lehdistö
Muuttuneen liikenneympäristön huomioonottaminen liikennekäyttäytymisessä	Tiedottaa liikenneympäristössä tapahtuneiden muutosten vaikutuksesta liikennekäyttäytymiseen	Kunnaninsinööri	Jatkuva	Lehdistö

Kunnossapito:

Teiden kunto pidettävä turvallisena

Näkemät raivattava

Liukkauden torjunta ja höyläykset riittävän usein

Tiealueilla työskenneltäessä noudatettava turvallisuusmääräyksiä

Hirvionnettomuudet:

Yleiset tiet tielaitoksen toimenpiteet

Hirvikanta pienemmäksi

Maankäyttö:

Liikenneturvallisuus huomioitava

Parikkalan liikenneturvallisuuksuunnitelma 1999

Taulukko 9.2-5

Vapaa-aikatoimen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Kohde-ryhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
13-17 vuotiaat	Liikenteeseen liittyvät säännöt Mopon hallinta Vastuu liikenteessä	Mopoleiri yhdessä motoristien kanssa	Parikkalan motoristit Nuoriso- ja kulttuuriohjaaja	3.-5.7.1998	Motoristit Vapaa-aikatoimi
18-25 vuotiaat nuoret	Auton hallinnan parantaminen O-promillea liikenteessä Oikea asenne	Ajo-opetus Poliisin valistus Vanhempien esimerkki	Autokoulu/ ajo-opettajat Poliisi Koti Nuoriso- ja kulttuuriohjaaja	Toimintavuosi	Vapaa-aikatoimi
Nuorisoyhdistykset	Valistus	Liikenneturvallisuuksasioiden esille tuominen	Vapaa-aikatoimi Nuorisoyhdistysten johtokunnat	Toimintavuosi	Vapaa-aikatoimi
Kaikki nuoret	Liikenneonnettomuuksien vähentäminen	Osallistuminen liikenneturvan kampanjoihin Valistustoiminta	Nuoriso- ja kulttuuriohjaaja Liikunnanohjaaja	Toimintavuosi	Nuoriso- ja kulttuuri-ohjaaja
Kunto- liikunnan harrastajat	Valistus	Tiedotus, lehdistö ja radio	Liikunnanohjaaja	Toimintavuosi	Liikunnanohjaaja

Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma 1999

Taulukko 9.2-6

Imatran kihlakunnan Poliisilaitoksen Parikkalan palvelutoimiston
koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma

Kohde-ryhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus
Alle kouluikäiset	Asennekasvatus, oikea liikkuminen jalan ja pyörällä sekä kypärän käyttö	Liikennekasvatus päiväkodeissa, ryhmäpäiväkotikiikun ja Smk:n kerhot	Poliisi	Vuosittain
1-6 lk	Asennekasvatus, kevyen liikenteen sääntöjen tuntemus ja kypärän käyttö	Liikennekasvatus kouluissa ja harjoituksissa koulun pihassa ja todellisessa liikennetilanteessa	Poliisi	Vuosittain, vähintään 1 tunti/luokka
7-9 lk	Asennekasvatus, kevyen liikenteen sääntöjen tuntemus ja kypärän käyttö	Liikennekasvatus kouluissa, mopokorttikoulutus/mopoleiri	Poliisi	Vuosittain 7. lk:lle vähintään 1 tunti Mopokoulutus 9. lk:lle joka toinen vuosi
Tien käyttäjät	Turvallinen ajotapa ja erityisesti nopeatrajoitusten mieltäminen Oikea liikkuminen kevyen liikenteen väylillä Turvavyön ja kypärän käyttö	Nopeusvalvontaa taajamissa ja valtateilla Kevyen liikenteen valvonta ja liikennekasvatus valvonnan yhteydessä Pyydetäessä liikennevalistusta eri tilaisuuksissa	Poliisi	Jatkuvaa
Ikäihmiset	Oikea liikkuminen kevyen liikenteen väylillä ja kypärän käyttö Ikäihmiset autonkuljettajana	Liikennevalistusta pyydetäessä	Poliisi	Pyydetäessä

Tienkäyttäjiin kohdistuva tiedottaminen:

Valvonnan yhteydessä sekä paikallislehdessä "poliisin silmin" palstalla

10. SUUNNITELMAN LIIKENNETURVALLISUUSTOIMIEN VAIKUTUKSET

10.1 Tieympäristön parantamistoimenpiteiden vaikutukset

Tieympäristön parantamistoimenpiteet vähentävät liikenneonnettomuuksien lukumäärää, lieventävät onnettomuuksien vakavuusastetta, lisäävät tienkäyttäjien omakohtaisesti kokemaa turvallisuuden tunnetta ja asunto-alueilla asumisviihtyvyyttä.

Tieympäristön toimenpiteiden turvallisuusvaikutukset käytännössä riippuvat myös siitä, miten tienkäyttäjät omaksuvat tehdyt muutokset ja miten he niissä liikkuvat. Kyselyt osoittivat selvästi, että osa tienkäyttäjistä ei joko ymmärrä mitä liikenneturvallisuus on, tai eivät hyväksy mitään tieympäristön muutostöitä. Mitenkään muuten ei voi ymmärtää Parikkalantien parannustoimien ja Tiviäntien kiertoliittymän "turvattomuutta ja turvattomuuden syitä" kyselyn vastauksissa.

Kaakkois-Suomen tiepiirin parantamistoimenpiteiden vaikutusta liikenneonnettomuuksien vähenemiseen on laskettu TARVA 3.2 laskentaohjelmalla, jota tielaitos tällä hetkellä yleisesti käyttää. Ohjelmalla saadaan henkilövahinko-onnettomuusvähenemä vuodessa, joka on yleensä hyvin pieni desimaaliluku. Luvut näkyvät toimenpideohjelman taulukoissa ao. sarakkeessa.

Parikkalantien parantaminen 40 km/h nopeustasoiseksi taajamatieksi on selvästi osoittanut, miten liikenneturvallisuus käytännössä paranee toimenpiteillä, joilla olosuhteisiin nähden liian suurilla nopeuksilla ajaminen eliminoidaan. Petäjäkökadun korotetuilla liittymillä tulee olemaan samantaiset vaikutukset.

Kuutostien liittymien ja kevyen liikenteen järjestelyjen vaikutus Särkisalmen liikenneonnettomuuskehitykseen ja tienkäyttäjien kokemaan liikenneturvallisuuteen on selvä osoitus siitä, miten pääteillä liikenneturvallisuus paranee, kun tehdään riittävän tehokkaita parantamistoimia.

Kuutostien liittymien vähentämisellä ja jäljelle jäävien parantamisella sekä kevyen liikenteen väyläjärjestelyillä saadaan niin liikenneonnettomuuksia kuin tienkäyttäjien kokemaa turvattomuutta vähennettyä. Kuutostien leventäminen parantaa turvallisuutta 10,5/7,5 poikkileikkauksella enemmän kuin Tiviäntien eteläpuolelle tehty poikkileikkauksen leventäminen, koska nopeusrajoitukset jäävät ennalleen. Tiviäntien eteläpuolen leventämisen liikenneturvallisuusvaikutuksia pienensi nopeustason nostaminen 80:stä km/h 100:aan km/h.

Koulujen lähiympäristön liikenneturvallisuustoimilla ja nopeusrajoituksilla saadaan koululaisten omakohtaisesti kokema liikenneturvallisuus parannettua.

Liikenteenohjaustoimenpiteet ovat edullisia ja nopean toteutuksen ansioita tehokkaimpia liikenneturvallisuuksuustoimia. Niiden tehokkuus riippuu oleellisesti tienkäyttäjistä itsestään. Tässä suunnitelmassa STOP-merkkejä esitetään Kuutostien liittymiin, jotka ovat olosuhteiltaan huonoimmalla ja liikenteellisesti vilkkaimmalla tieosuudella.

10.2 Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman vaikutukset

Koulutus-, valitus- ja tiedotustyöllä saavutetaan aivan samoja vaikutuksia liikenneturvallisuuteen kuin tieympäristön toimenpiteillä. KVT-työllä tienkäyttäjät saadaan omakohtaisesti mukaan Parikkalan liikenneturvallisuuksuustyöhön. Heidän tietonsa turvallisesta liikkumisesta ja omasta liikenneympäristöstä sekä sen tulevista muutoksista lisääntyy. Tienkäyttäjät suhtautuvat myönteisemmin kanssakulkijoihinsa ja tieympäristön muutoksiin. Edelleen he kiinnittävät nykyistä enemmän huomiota oman varustuksensa ja liikennevälineensä liikenneturvallisuuksutekijöihin mm. turvavarusteisiin, ajoneuvonsa kuntoon jne.

Koulutus-, valitus- ja tiedotustyön liikenneturvallisuusvaikutuksia voidaan arvioida seuraamalla liikennekäyttäytymisessä tapahtuvia muutoksia. Jo varsin pienet otosseurannat esim. pyöräilykypärän käytöstä säännöllisin väliajoin näyttävät kehityksen. Pienemmällä aikavälillä liikenneturvallisuustilastot näyttävät myös KVT-työn tulokset.

11. JATKOTOIMENPITEET

11.1 Suunnitelman käsittely

Parikkalan liikenneturvallisuuksusuunnitelma käsiteltiin teknisessä lautakunnassa. Tekninen lautakunta esitti liikenneturvallisuuksusuunnitelmaan seuraavia muutoksia ja lisäyksiä

- Kannaksentie - Vt 6 - Tiviäntie, eritasoliittymä
- Vt 6:lle 60 km/h nopeusrajoitus Tiviäntien liittymään
- Kannaksentie - Linjakujan liittymä ongelmallinen, laajennus
- Vt 6:n ja Kangaskyläntien välinen osuus liian jyrkkä
- moottorikelkkareitti huomioitava Vt 6:n yli Särkisalmella
- osa esitetyistä STOP-merkeistä pois, jätetään ns. tehtaanmäen liittymään Parikkalanteille, Koirniementielle sekä Seppälänmäentielle/Simpeleentielle
- Niemeläntien ja Kaukolantien risteyskaltevuutta tarkasteltava uudelleen

Kunta toimitti teknisen lautakunnan päätöksen Kaakkois-Suomen tiepiiriin. Kirjeessään tiepiiri totesi, että liikenneturvallisuuksusuunnitelma on tarveselvitys liikenneturvallisuuden ongelmakohteista sekä tiepiirin että kunnan vastuualueelta.

Toimenpidelistoihin on kirjattu liikenneturvallisuussuunnitelman laatineen työryhmän käsitys ja ehdotus mahdollisista parannustoimista, samoin on ehdotettu kiireellisyysjärjestys. Sekä kunta että tiepiiri päättävät parannustoimien sisällöstä ja ajoituksesta myöhemmin omista resurssitilanne- lähtökohdistaan yhteistyötä unohtamatta. Kaikkia tiepiirin parannuskoh- teita ja toimenpiteitä tarkastellaan niiden toteuttamista harkittaessa perusteellisesti, täten liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetty ongel- makohta voidaan parantaa eri tavalla, tai toteuttaminen voi siirtyä myö- hemmäksi ja joskus jäädä kokonaan toteutumatta, jos paikalliset liikenne- tai tieympäristöolosuhteet olennaisesti ovat muuttuneet. Tiepiiri katsoi, ettei liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpidelistojen muuttaminen ole tarpeellista.

Parikkalan kunnanhallitus käsitteli liikenneturvallisuussuunnitelman ja hyväksyi sen. Lisäksi kunnanhallitus hyväksyi teknisen lautakunnan esittämät muutos- ja lisäyksesitykset liitettäväksi liikenneturvallisuusuunni- telmaan.

Kaakkois-Suomen tiepiirille Parikkalan liikenneturvallisuussuunnitelma on toimenpideselvitys, josta otetaan toimenpiteitä hankesuunnitelmien laadintaan ja eritasoisten toimenpiteiden toteuttamisohjelmiin.

11.2

Suunnitelman toteutus ja sen jatkuva seuranta

Parikkalan kunnan liikenneturvallisuusryhmällä, tielaitoksella ja Ratahallin- tokeskuksella on keskeinen tehtävä Parikkalan liikenneturvallisuuden parantamistyössä.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Tiepiirin edustajat kutsutaan vähintään joka toinen vuosi seurantakokouk- siin, jossa käsitellään parantamistoimenpiteiden toteuttamiseen ja liiken- neturvallisuustilanteen kehitykseen liittyviä asioita.

11.3

Jatkotoimet

Pieniä parantamistoimenpiteitä voidaan tehdä ilman yksityiskohtaisia toteutussuunnitelmia. Vähänkin suuremmat toimenpiteet edellyttävät tiesuunnitelmatasoisia suunnitelmia.

Taajamien liikenteenohjauksen parantaminen edellyttää liikenteenohjaussuunnitelman laatimista.

Kirjolan koulun ja Kirjolan kadun järjestelyt vaativat yleissuunnitelmatasoisia suunnitelmia ennen varsinaisia toteutukseen johtavia suunnitelmia.

Kaukolantielle patotien kohtaan asetettavaa pysähtymiskieltomerkkiä eivät kaikki noudata, ellei Kaukolankylän puolella ole käyttökelpoista pysäköintipaikkaa.

Lintujen kiikaroimisesta ja kuvaamisesta tieltä käsin päästään helpoiten, jos tien varressa on pysäköintipaikka ja sen yhteydessä sopiva tasanne lintujen tarkkailuun. Pysäköintialueen rakentamisen toteuttaminen tulisi käynnistää Parikkalan kunnan, tiepiirin, Metsähallituksen ja Ympäristökeskuksen välisenä yhteistyönä.

Tielaitoksen ja Ratahallintokeskuksen tulisi yhteistyönä laatia yleissuunnitelmatasoinen suunnitelma rautatien tasoristeysten ja valtatie yksityistieliittymien poistamiseksi molempien valtateiden ja molempien ratojen osalta. Suunnitelman perusteella saataisiin varmasti nopeutettua ongelmallisimpien tasoristeysten ja yksityistieliittymäryppäiden poistoa.

Kansainvälisen liikenteen lisääntyminen Kolmikannan rajanylityspaikan kautta muuttaa Parikkalan liikennettä. Kyselyssä esille tuli pelko raskaan liikenteen mukanaan tuomasta liikenneturvattomuudesta. Koulutus-, valistus- ja tiedotustyössä kannattaisi suunnitelmakohtaisesti käynnistää liikenneturvallisuustyö, jossa parikkalalaisille luotaisiin paremmat mahdollisuudet selvittää kansainvälisen liikenteen mukana ja Kolmikannan rajanylityspaikan käyttäjille riittävät tiedot Parikkalassa turvallisesti liikkumiselle.